MARYNARZ POLSKI



Łapanie „słońca" sekstansem.

ILUSTROWANY DWUTYGODNIK MARYNARKI WOJENNEJ

ROK II. Gdynia, 1 – 15 maja 1947 r.

CENA zł. 20.— Nr. 18

Dziś w numerze: Eskadra sobowtórów



2 tygodnie NA WYBRZEŻU

Trudno jest czasem określić, co jest w istocie ważniejsze: twórczość czy przetwórczość. Należy stwierdzić, że w przemyśle konserwowym na przykład, przetwórczość bezwzgl dnie stoi na pierwszym miejscu. Przy Fabryce Zjednoczenia Konserwowego „Gedania” w Gdańsku, powstaje nowoczesne laboratorium przetwórcze. „Gedania” będzie w stanie przerobić 50 ton dorsza na dobę i na konserwy. Produkuje się również nowy artykuł — kawior czarny i czerwony z ikry ryb morskich.

Miejmy nadzieję, że kawior czarny będzie można kupować nie tylko na czarnym rynku.

* * *

Tak się zazwyczaj dzieje, że bez pompy trudno się obejść, i to nie tylko przy okazji najrozmaitszych uroczystości. W powiecie gdańskim, nad osuszeniem zalanych terenów nawet w powszednie dni pracuje stale 22 pompy.

Obliczyć: ile pomp trzeba, aby odwodnić zalanych przechodniów ulicy Portowej w Gdyni?

* * *

Wprawdzie rybka lubi pływać, to jednak czasami musi również jeździć, zwłaszcza jeśli ma pociąg do konsumenta w gł bi kraju. Sfery rybackie zabiegają w Ministerstwie Komunikacji o przyspieszenie przewozu ryb morskich, i w związku z tym uruchomiony zostanie specjalny pociąg rybny na trasie Gdynia—Warszawa.

Ryby śnięte będą prawdopodobnie przewożone w wagonach sypialnych. Podobno grube ryby czynią starania o przydzielenie im specjalnych miejscówek.

* * *

Oleju używa się nie tylko do głowy. Stosuje się go również do wielu innych, niemniej pożytecznych celów. Do Gdyni przybył duży transport kopry, która przerobiona zostanie w Państwowym Zjednoczeniu Przemysłu Olejarskiego na olej, tak dla potrzeb przemysłu jak i dla użytku domowego.

* * *

W czasie uroczystości powitania m/s „Batory” w Gdyni, liczni goście z Wybrzeża i g łębi kraju mieli możność zwiedzenia tego pięknego statku, który rozpoczął już normalne rejsy na trasie Gdynia — Nowy Jork.

Goście byli podejmowani na pokładzie statku obiadem, organizowanym przez GAL i należy stwierdzić, iż przyjęcie było naprawdę galowe.

* * *

W Sopocie odbyła się konferencja przedstawicieli sfer rybackich, w sprawie organizacji zbytu ryb, oraz przełamania powstających co pewien czas kryzysów. Na konferencji tej ustalono m. in., że wszelkie nadwyżki ryb, które nie dałyby się natychmiast rozprowadzić po kraju, będą przeznaczone do zasolenia.

Opinię publiczną śpieszymy uspokoić, że zasolenie to odnosi się do ryb, nie dotyczy zaś słonych cen, które raczej zostaną obniżone.

* * *

Wszyscy ci, którzy w bieżącym sezonie nie odwiedzą Wybrzeża, nie b dą mieli zielonego pojęcia o tym, ile nowych zieleńców ozdobi Gdynię, Gdańsk i Oliwę.

Wydziały Plantacyj Miejskich przystąpiły do prac porządkowych, mających na celu podniesienie estetyki miast Wybrzeża. Specjalny nacisk kładzie się na Park Narodowy w Oliwie, w którym odnowione zostaną słynne „groty szeptów” oraz uporządkowane krzewy pięknych róż.

„Groty szeptów” szczególnie polecamy wszystkim pozostałym dotąd Bęc-Walskim, z uwagi na dogodne warunki prowadzenia w nich szeptanej propagandy.

* * *

Utonąć czasami można i przy brzegu, zwłaszcza, o ile się nie posiada statków, nadających się do eksploatacji w żegludze przybrzeżnej. Stocznia Nr. 13 w Gdyni rozpoczęła budowę statku pasażerskiego dla przedsiębiorstwa żeglugi przybrzeżnej „Gryf”. Statek ten otrzyma nazwę „Olimpia” i wykończony zostanie w przeciągu czterech miesięcy.

* * *

Ruch bywa nie tylko w interesie, ale także i w porcie. Takiego ruchu zaś, jaki ostatnio zaznaczył się w porcie gdyńskim, nie było dotąd w historii Gdyni. W porcie codziennie ładuje się i wyładowuje około 50 statków. Wskutek tak silnego natężenia pracy przez krótki czas odczuwało się brak siły ludzkiej. Aby port nie pozostał jednak bezsilnym, ochotnicze brygady wyłonione z partyj politycznych i związków zawodowych wzięły czynny udział przy pracach przeładunkowych.

* * *

Między molem i molo jest m. in. i ta różnica, że o ile zniszczony mól nie jest wcale niebezpieczny, o tyle zniszczone molo może stanowić poważne niebezpieczeństwo dla żeglugi przybrzeżnej.

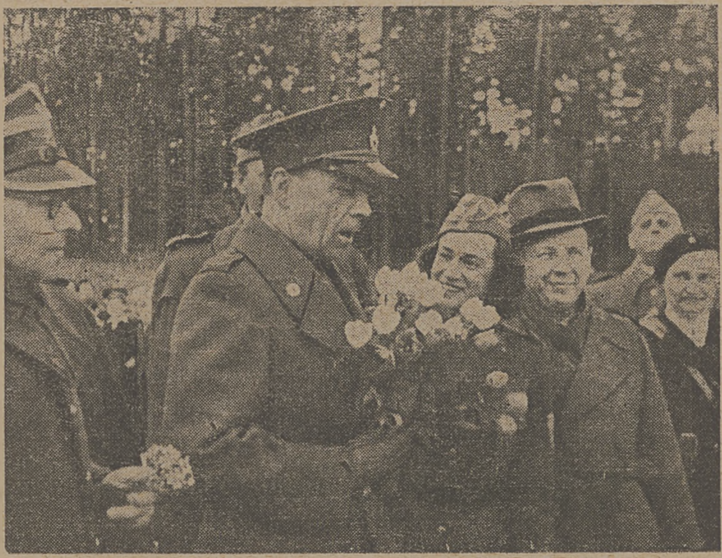
Część uszkodzonego przez Niemców mola w porcie Władysławowo została wysadzona w powietrze. Dokonano tego dzięki rozbrajającej działalności jednostek wojskowych, które przy rozbrajaniu pozostałych po wojnie bomb lotniczych zebrały odpowiednią ilość materiału wybuchowego potrzebnego do usunięcia przeszkody.

(bis)

W Gdyni, Gdańsku i Szczecinie bawił min. Żeglugi ob. Rapacki, który zapoznał się na miejscu ze stanem naszej gospodarki morskiej w chwili obecnej. Na zdjęciu min. Rapacki przechodzi przed frontem uczniów PSM i kursantów PCWM.



Prezes Szwedzkiego Czerwonego Krzyża, Bernadotte, podczas pobytu na Wybrzeżu odwiedził m. in. kolonie letnie dla dzieci w Dzierżążnie. Na zdjęciu Bernadotte w otoczeniu delegatów Zarządu Głównego P. C. K.



Gdynia przygotowuje się do sezonu turystycznego. L czne wycieczki, które spodziewane są w tym roku będą miały zapewnione dogodne środki lokomocji, dzięki pracy gdyńskich zakładów komunikacyjnych.



MARYNARZ POLSKI

Rok II. Nr. 18

Gdynia, 1 — 15 maja 1947 r.

Treść numeru:

Święto Zwycięstwa

Tegoroczne Święto Zwycięstwa obchodzone było w atmosferze niemniej radosnej, niż dwa lata temu, bezpośrednio po kapitulacji hitlerowskiej Rzeszy.

Z odległości dwu lat, gdy już zabliźniły się częściowo rany i z ruin dźwiga się nowe życie, tragizm minionych lat wojny oraz wysiłek okupowanych i zagrożonych narodów, włożony w zwycięstwo nad bezprzykładną agresją niemiecką, stają przed nami w całej wypukłości.

Faszystowski zbir, uderzając we wrześniu 1939 r. miał przed sobą Europę otumanioną propagandą reakcyjnych rządów państw o nieuzbrojeniu wroga, o jego szaleńczym samobójstwie.

Rozwój wypadków dał nam możność w pełni zakosztować goryczy tych pomyłek. Europa jednak nie pozostała bezczynna.

Już w pierwszej fazie wojny we wszystkich podbitych państwach wystąpił samorzutnie ruch oporu ludowego, kierowany przez ludzi dotychczas nieznanych. Poza tym w obliczu wspólnego niebezpieczeństwa zagrożone mocarstwa wykazały ścisłą współpracę. Hitler liczył, że rozbicie i odosobnienie poszczególnych państw trwać będzie nieprzerwanie i Blitzkrieg zdoła pochłonąć jedno bez interwencji drugich.

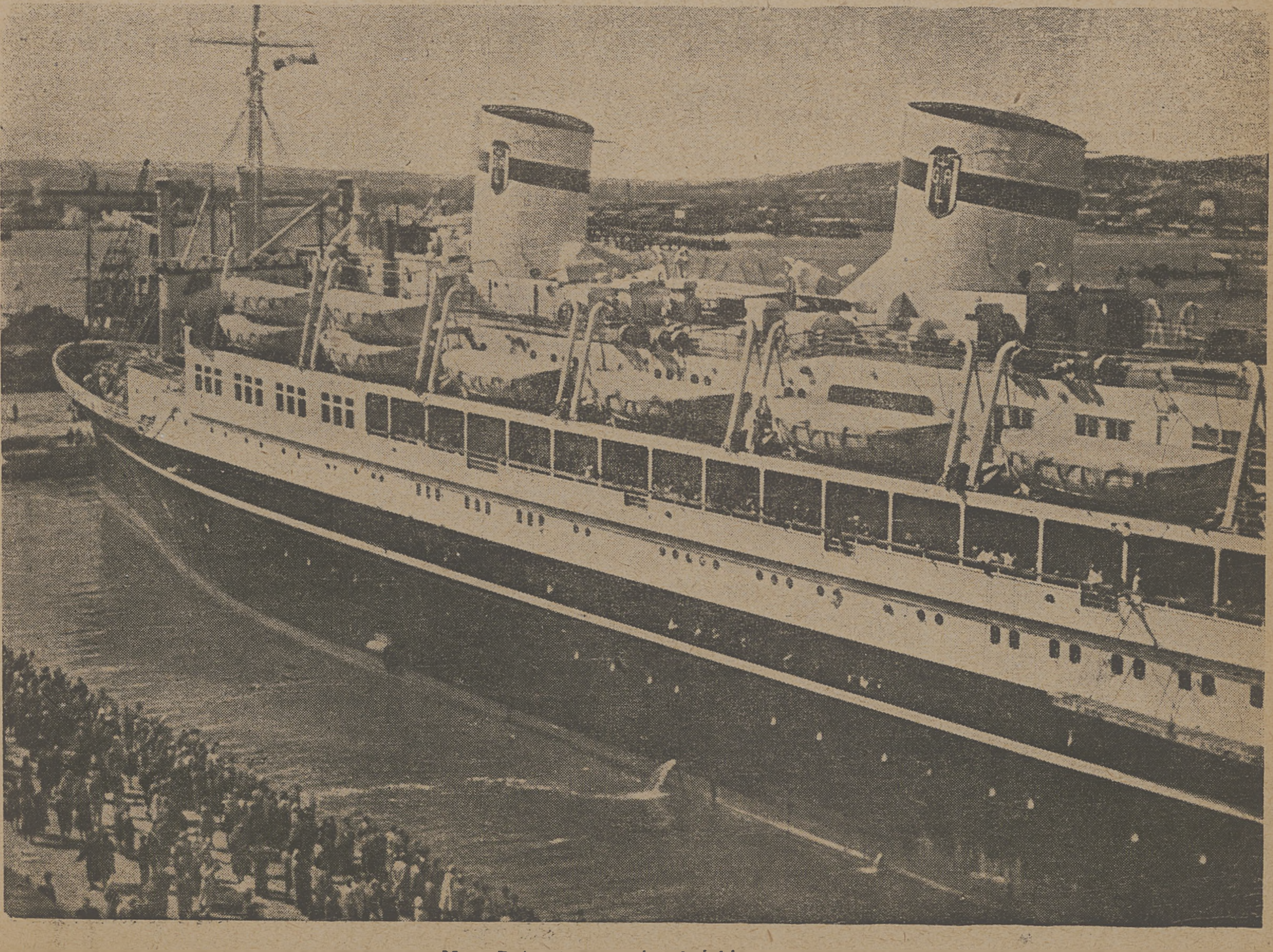
Podziemna walka w państwach okupowanych zatamowała w znacznym stopniu zdobywcze sukcesy Hitlera, niemniej jednak zadawał on ciosy dotkliwe i niebezpieczeństwo dalszych inwazji wisiało wciąż nad Europą.

Dopiero, gdy sztab niemiecki skierował setki dywizji na wschód, spodziewając się łatwych zdobyczy, Związek Radziecki pierwszy odparował mordercze ciosy i pod Stalingradem nastąpił zwrotny punkt w hitlerowskiej epopei. Utworzony olbrzymi blok narodów słowiańskich parł odtąd konsekwentnie na zachód.

W tym słowiańskim bloku szedł żołnierz odrodzonego Wojska Polskiego, niosąc na swych bagnetach, z przyjaznej ziemi radzieckiej, wolność okupowanej Ojczyźnie.

Szlak to był długi, znaczony obficie przelaną krwią, ale trud został wynagrodzony.

Obok sztandarów radzieckiej Rosji i alianckich potęg zachodnich, w dniu kapitulacji Berlina znalazł swoje miejsce i nasz biało-czerwony sztandar.



M/s „Batory" w porcie gdyńskim

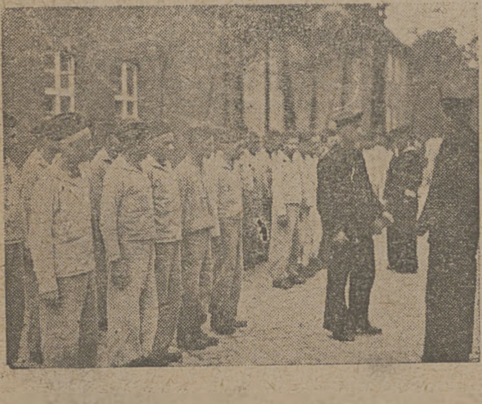




...Kilka energicznych ruchów i czupryna leży...



...Ten mundur jakoś nie bardzo pasuje...



...Następuje podział na kompanie, plutony, drużyny...

— Następny... siadać!

— Ha, trudno, — wzdycha młodzieniec w cywilnym ubraniu, siadając z taką rezygnacją na krzesło, jakby to było elektryczne. Kilka energicznych ruchów maszynką i puszysta czupryna leży — tylko jaka szkoda, że nie na głowie, a obok, na podłodze...

Jeszcze weselej i zabawniej wygląda następny akt: mundurowanie.

— Obywatelu szefie, ten mundur jakoś nie bardzo na mnie pasuje, —

— To ty ofermo do takiego munduru marynarskiego nie pasujesz, — wyręcza szefa w odpowiedzi jeden z kolegów.

Nie długo jednak groźny szef pozwala im na paradowanie w nowiutkich granatowych mundurach. Trzeba wziąć się do pierwszych ćwiczeń i pracy. I oto grupa marynarskich rekrutów przebranych już w mundury robocze formuje się w oddział.

— Baczność! Równaj w prawo! Kolejno odlicz! — podaje ostro komendy starszy bosman. Teraz następuje podział na kompanie, plutony i drużyny. A już po chwili...

— Trzymaj, że jakoś mocniej ten siennik, bo ci wszystka słoma wypadnie i będziesz musiał z własnej głowy wyjmować — woła do idącego z przodu kolegi wesoły jakiś rekrut.

Na tym nie kończy się praca, trzeba oczyścić i uporządkować dziedziniec koszarowy, by wyglądał równie czysto i świeżo jak oni po łaźni.

— Raaaazem, hop! Jeeeeszcze raz! — pomagają sobie rekruci okrzykami przy podnoszeniu ciężkiego słupa.

— Równać w czwórkach! A nie upuść, który miskę z obiadem, bo wtedy zęby na półkę — woła do swego plutonu rekrutów starszy marynarz - instruktor, idący z boku oddziału. Ale ktoby tam miskę z obiadem upuścił?! Zwłaszcza teraz, kiedy po pracy na świeżym powietrzu, człowiek ma apetyt, że repetą nie pogardziłby....

Józef Wójcicki, ppor.



...Trzymaj jakoś mocniej ten siennik...



...Raazem! Hop! Jeszcze raz...



...Ale ktoby tam miskę z obiadem upuścił...

Jugosławiański desant NA WYSPĘ HWAR

W dniu 15 maja sojusznicza Armia Jugosławiańska obchodzi swe doroczne święto. Armia Jugosłowiańska wyrosła i okrzepła, podobnie jak Odrodzone Wojsko Polskie, w walce z niemieckim najeźdźcą. Obok młodej, partyzanckiej armii jugosławiańskiej w ostatnim okresie wojny, zaczęła powstawać marynarka wojenna. Narodziła się ona w pierwszych operacjach desantowych powstańczej armii marszałka Tito.

Jedną z większych takich operacji desantowych było zdobycie szeregu wysp rozrzuconych gęsto u wybrzeża dalmatyńskiego. Od 1941 r., gdy pancerne zagony hitlerowskie złamały opór regularnych wojsk jugosłowiańskich, oddziały powstańcze marsz. Tito prowadziły nieprzerwaną walkę z wrogiem. Zawiązały się zażarte i długotrwałe bitwy i wkrótce Jugosławia stała się zarzewiem „małej wojny", którą miała nawet swoje ofensywy i kontrofensywy.

Właśnie po szóstej niemieckiej ofensywie prawie cała Dalmacja w początku 1944 r. znalazła się w ręku nieprzyjaciela.

Po osiągnięciu wybrzeża dalmatyńskiego, jedna z niemieckich wyborowych dywizji „Prinz Eugen" przeprowadziła desant na pobliską wyspę Korczula i zajęła ją. Na tym odcinku wybrzeża średnio-dalmatyńskiego działała 26 dywizja powstańcza, która też swymi jednostkami obsadziła pobliskie wyspy. Niemcom udało się jednak poczynić dalsze zdobycze dzięki swej przewadze liczebnej i materialnej, to też sztab armii powstańczej zdecydował się na skoncentrowanie 26 dywizji na jednej z wysp zwanej Wis. Niemcy zdobyli dalsze wyspy Bracz, Hwar i Szolte, i trzeba było przystąpić do kontrakcji.

Przed 26 dyw. postawiono trudne i ciężkie zadanie powstrzymania i odepchnięcia Niemców. W skład jej wchodziły 3 brygady rozrzucone wzdłuż wyspy Wis. Oddziały powstańcze umacniały wyspę, kopały okopy i budowały bunkry. Wyspa ta stała się niezdobytym bastionem i mimo wielokrotnych ataków, Niemcom nie udało się jej zdobyć. Przy dywizji powstały też bataliony morskie które początkowo spieszone brały udział w obronie wyspy, a później już na kutrach i statkach, które zostały wydobyte i odremontowane, patrolowały wody wokół wyspy. Na tych niewielkich jednostkach pływających młodzi marynarze - powstańcy dokonywali nawet wypadów na wyspy zajęte przez Niemców siejąc wśród nich przerażenie. Niemcy pragnęli za wszelką cenę zdobyć wyspę to też prawie nieustannie przeprowadzali na nią naloty bombowe, jednak za każdą próbą desantu byli odrzucani przez powstańców i ponosili ciężkie straty. Po wytrzymaniu wielu ataków 26 dyw. zaczęła przygotowywać się do akcji ofensywnych. Postanowiono przeprowadzić desant na najbliższą wyspę Hwar. Miała to być pierwsza desantowa akcja powstańców.

W połowie marca sztab powstańczy dowiedział się o przegrupowaniu wojsk niemieckich na wyspie Hwar. Niemcy byli zmuszeni wycofać część swych oddziałów by załatać rwący się front wschodni. Okoliczność tę, dowództwo dywizji powstańczej postanowiło wykorzystać. Do przeprowadzenia desantu na wyspę Hwar wydzielono 1 i 4 batalion 1 dalmatyńskiej brygady. Działanie to zostało uzgodnione z dowództwem śródziemnomorskich wojsk angielskich, które także wydzieliło do tego desantu swe specjalne oddziały „comandosów".

20 marca 44 r. oddziały desantowe załadowały się na kutry, barki i łodzie i pod konwojem młodej własnej marynarki ruszyły do ataku na pobliską wyspę. Zarówno konwój jak i jego eskorta składała się ze starych statków i okrętów i szybkość posuwania się nie przekraczała 3—4 węzłów. Gdy ta mała flotylla znalazła się na środku kanału oddzielającego dwie wyspy, oddziały angielskich „comandosów" już wylądowały na wyspie i prowadziły zażartą walkę z Niemcami. Bataliony powstańcze dobiły do wyspy z przeciwnej strony, na tyły Niemców pod wsią Goromin podczas gdy Anglicy bili się pod miasteczkiem Jelse, gdzie stał niemiecki garnizon. Niemcy ściągnęli swe wszystkie siły i dążyli do okrążenia lub zepchnięcia w morze Anlików, których sytuacja była groźna. W tych okolicznościach, dowództwo grupy powstańczej postanowiło rozdwoić swe uderzenie. 1 batalion przyjął kierunek na Jelsa, by dać pomoc Anglikom, a drugi ruszył na wieś Polijca by oskrzydlić nieprzyjaciela i odciąć odwrót. 1 batalion o godz. 22 ruszył do ataku na linie niemieckie. Był już najwyższy czas, gdyż Niemcy spychali właśnie Anglików na pole minowe leżące tylko 200 m. za plecami „comandosów". Śmiały i nagły atak jugosłowiańskich powstańców zaskoczył Niemców i zmusił ich do ucieczki. Linia niemiecka prysła — Anglicy byli uratowani. 1 batalion rozbił Niemców i wziął 70 jeńców (w tym 3 oficerów) zdobywając wiele broni. Reszta oddziałów niemieckich ratowała się ucieczką w kierunku wsi Polijce. Angielscy comandosi byli zachwyceni odwagą powstańców jugosłowiańskich i głośno wyrażali swą wdzięczność za pomoc w tak ciężkiej sytuacji.

Tymczasem 4 batalion rozdzielił się na trzy grupy. Jedna z nich ruszyła w kierunku Pritwańskiej plaży nie napotykając nieprzyjaciela, natomiast druga i trzecia różnymi drogami obeszły wieś Humac od południa i północy i uderzyły na Niemców uciekających w kierunku Polijce. Oddziały niemieckie liczące około 200 ludzi stanęły w obliczu zagłady, gdyż atak grup powstańczych rozbił ich na dwie części. Jedna z nich została zepchniętą na małą zatokę Stinawa, a druga wycofywała się w prawo naciskana przez nacierające oddziały jugosłowiańskie. Pierwsza grupa Niemców zepchnięta nad morze została doszczętnie zniszczona. Niemcy próbowali na łódkach ujść śmierci, jednak karabiny maszynowe powstańców zatopiły te nieliczne łódki wraz z Niemcami. W ręce powstańców wpadło znów wiele jeńców i broni, a straty ich wynosiły zaledwie 3 rannych. Druga cofająca się w prawo grupa niemiecka była ścigana jeszcze 20 km, aż pod wieś Bogomolie i także została rozbita.

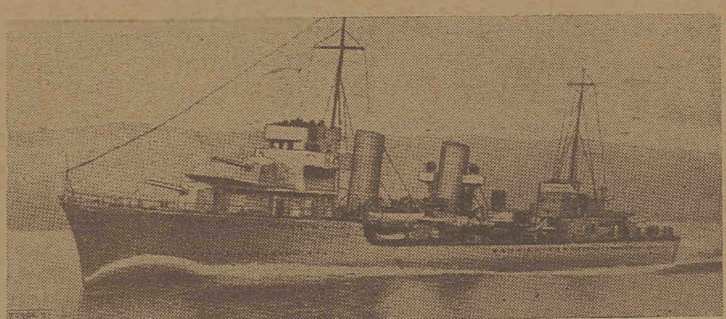
Cała operacja desantowa powiodła się więc znakomicie. Wyspa Hwar znalazła się znów w rękach Jugosławian. Bilans pomyślnej walki przedstawiał się następująco: 120 zabitych i drugie tyle jeńców niemieckich, a prócz tego wiele materiału wojennego i broni.

Była to pierwsza zwycięska operacja desantowa 26 dyw. powstańczej armii marszałka Tito. Wyspa Hwar została oswobodzona dzięki poświęceniu i odwadze żołnierzy i marynarzy jugosłowiańskich.

Ludność wyspy gorąco przyjmowała swych oswobodzicieli dziękując za wyzwolenie.

W dalszych walkach i bitwach Armia Jugosłowiańska i Marynarka Wojenna, odniosły szereg nowych jeszcze większych zwycięstw, wyzwalając cały kraj spod okupacji niemieckiej. W dniu 15 maja cała demokratyczna republika jugosłowiańska obchodzi uroczyście święto swej bohaterskiej Armii, która pod dowództwem marszałka Tito okryła się nieśmiertelną sławą w zmaganiach o wolność i demokrację.

J. WÓJCICKI.



Jugosłowiański krążownik torpedowy „Dubrownik".



KAPITULACJA

(Ze wspomnień korespondenta wojennego.)

Za Odrą wsie stały puste i martwe. Drogami, niekończącym się sznurem sunęły długie węże czołgów, dział, samochodów.

Od strony frontu, który wił się nieoczekiwanymi serpentynami, dochodził bezustanny przeciągły huk, a ciemne pasma dymów wlokły się, znacząc miejsca trwających jeszcze bojów.

Agonia Niemiec stawała się coraz bardziej widoczna. Wyzierała z przerażonych oczu niemieckich uciekinierów, powracających z zajętych miejscowości, krzyczała bezsilnie białymi literami na murach kamienic, nawołując do walki „bis zum letzten Mann", rzęziła ostatnimi silnikami samolotów, lękliwie kryjących się w szarych chmurach przed potężnymi eskadrami zwycięzców.

Ofensywa niepowstrzymanym pędem szła wciąż naprzód. Sztaby przenosiły się z miejsca na miejsce, oddziały przesuwały się na ustalone pozycje, podciągano tyły i znowuż pędzono naprzód. Dziwnym się tylko zdawało, że w tej morderczej gonitwie, w tym zawrotnym tempie, nikt nie uskarżał się na zmęczenie i nikt nie myślał o wytchnieniu. Podświadomie zdawano sobie sprawę, że na wypoczynek jeszcze za wcześnie, wierząc jednocześnie, że nastąpi on lada dzień, za godzinę, a może już za chwilę.

Na razie na drodze stał jeszcze Berlin. Ten sam Berlin, który teraz właśnie w marzeniach wielu żołnierzy miał zostać wkrótce terenem ostatnich walk, miejscem ostatecznych rozrachunków.

Tymczasem samo gniazdo wroga szykowało się do odparcia szturmu. Wznoszono umocnienia, bunkry, schrony, kopano rowy, łudząc się iż podparta w ten sposób stolica hitleryzmu zdoła się oprzeć nadciągającej sprawiedliwości. Jednocześnie zaś kredą na płocie usiłowano podnieść upadającego ducha Herrenvolku. „Sieg oder Tod" — grzmiały kamienice upstrzone mniej i więcej wzniosłymi hasłami i sloganami: „Sieg oder Tod". — Zwycięstwo oddalało się z każdą minutą i siłą rzeczy, ta druga myśl stawała się coraz bardziej bliska.



Oczekiwany szturm wreszcie się rozpoczął. Już od pierwszych jego dni ta twierdza, w której zautomatyzowany i zaślepiony naród niemiecki pokładał swe ostatnie nadzieje, poczęła trzeszczeć i rozpadać się. Białymi flagami berlińczycy znaczyli drogę zwycięzcom. Bój przeciskał się przez zabarykadowane ulice do centrum miasta, gdzie resztki niedobitków stawiały jeszcze opór, będący nie tyle już operacją wojskową ile raczej histerycznym atakiem rozpaczy.

I tak się właśnie stało, że polskie oddziały zdobywały tę część Berlina, którą jeszcze do niedawna Hitler planował jako szlak triumfalny dla swoich hord. I właśnie tam na szczycie berlińskiej Kolumny Zwycięstwa w ostatnich dniach bojów o Berlin załopotała biało - czerwona flaga, dzieląc miejsce z czerwienią radzieckiej.

Berlin padł. Oznaczało to, że lada moment nastąpi akt ostateczny. Oddziały radzieckie połączyły się w szeregu punktów z wojskami Sprzymierzonych i przepołowiona bestia miotała się już tylko w przedśmiertnych konwulsjach. Oddziały polskie ruszyły dalej na zachód.



Po drogach wlokły się długie karawany cudzoziemców, zwiezionych do Niemiec na roboty aby odrobić swą winę, za to, że się nie urodzili Niemcami. Barwne flagi Jugosłowian, Belgów, Holendrów łopotały radośnie na wiosennym wietrze, jak gdyby ciesząc się wyzwoleniem. Zielone rogatywki polskich żołnierzy zdobyły wkrótce powszechną sympatię.

— Vive la Pologne! — krzyczeli rozradowani Francuzi, ściskając twarde ręce polskiego żołnierza.

Jakżeż inaczej obok tych rozradowanych wolnością ludzi, wyglądały smętne postacie Niemców, ciągnących uratowany ze zgliszcz dobytek. Szli pchając, lub ciągnąc wózki z przytwierdzonymi białymi flagami, lękliwie przypatrując się potężnym czołgom, na których jaśniały białe orzełki.

— Jakto?! — Przecież Hitler dawno zapewniał, że jest już „Schluss mit Polen", że na świecie właściwie jest tylko jeden jedyny naród niemiecki, że reszta to tylko kasta różnojęzycznych niewolników. Tak, ale Hitler mówił też wiele, wiele innych rzeczy. Ach, jaki podły jest ten Führer! Oszukał, wykpił, naobiecywał i znikł. Wcale nie odczuwa się żalu, nawet, kiedy się mówi „Hitler kaput"...

— Brooot, Brooot...! — na przyległych do ulic miasta płotach i przybudówkach wyciągały ręce niemieckie dzieci, żebrząc o jałmużnę u tych, którzy mieli zginąć z rąk ich ojców.

Z przejeżdżającego samochodu oderwała się duża paczka owinięta w biały papier i potoczyła się pod nogi krzyczących.

Kolumny wojsk szły nieprzerwanie naprzód. Z zachodu nadciągały długie szeregi jeńców, eskortowanych przez kilku zaledwie żołnierzy. Pamiętałem też i innych Niemców. Pamiętałem ich czerwone nalane twarze, ich pewność siebie i lekceważenie wszyst-



kiego co nie niemieckie, ich sadyzm i wyrafinowanie. Ci Niemcy byli inni. Zdawało się, że nawet najdrobniejsze cechy tamtych znikły bez śladu. Lecz mimo to byłem przekonany, że gdybym zapytał któregokolwiek z nich o jego udział w walkach odpowiedziałby mi, że on wprawdzie był w wojsku, ale nie strzelał, a jeśli strzelał to nie do nas... ot tak w powietrze. Oni są wszyscy niewinni, Hitler wywołał wojnę, kazał mordować, niszczyć, rabować i jego trzeba karać, ale ich? — Skądże?

Szedł Volkssturm. Armatnie mięso, które miało zaspokoić głód władzy Führera. Zdawali się być zadowoleni, że ich krótka kariera zdobywców świata już się zakończyła. Narzekali na brak papierosów. To było główne zmartwienie. Cóż z tego, że ich ojczyzna płonęła, rozpadała się, kruszała. Papierosy były ważniejsze. Czyż można się dziwić ich obojętności, kiedy płonęły cudze dzieci w cudzych krajach w piecach krematoryjnych?

Dni te były ostatnimi tchnieniami konającego hitleryzmu.

Któregoś z tych pięknych majowych poranków przybiegł ktoś do mnie i jednym tchem wyrzucił: „Niemcy skapitulowały, Hitler nie żyje..."

Drgnąłem. Są czasem takie chwile, kiedy się człowiekowi zdaje, że przeżywał już raz to, co w tej chwili przeżywa. I podobne słowa też kiedyś słyszałem. Tak, przypominam sobie. Wówczas też było takie czyste, piękne niebo, też taki jakiś niepokój. Tylko wówczas była jesień, nie wiosna, wrzesień, nie maj. I te słowa wówczas, we wrześniu brzmiały jakoś inaczej, były rozpaczą, niczym nieuzasadnioną nadzieją i miały działać jak narkotyk uśmierzający niewymowny ból klęski.



Groby polskich żołnierzy w śródmieściu Berlina, były często odwiedzane przez radzieckich i polskich żołnierzy

Dziś te słowa miały zupełnie inną treść. Treść dokumentu, którego odpis miałem w tej chwili przed sobą:

„My niżej podpisani, działając w imieniu naczelnego dowództwa niemieckiego, zgadzamy się na bezwarunkową kapitulację wszystkich naszych sił zbrojnych na ziemi, morzu i w powietrzu, oraz wszystkich sił, znajdujących się w chwili obecnej pod rozkazami dowództwa niemieckiego — Nacz. D-twu Armii Czerwonej i Nacz. D-twu Eksped. Sił Sprzymierzonych.

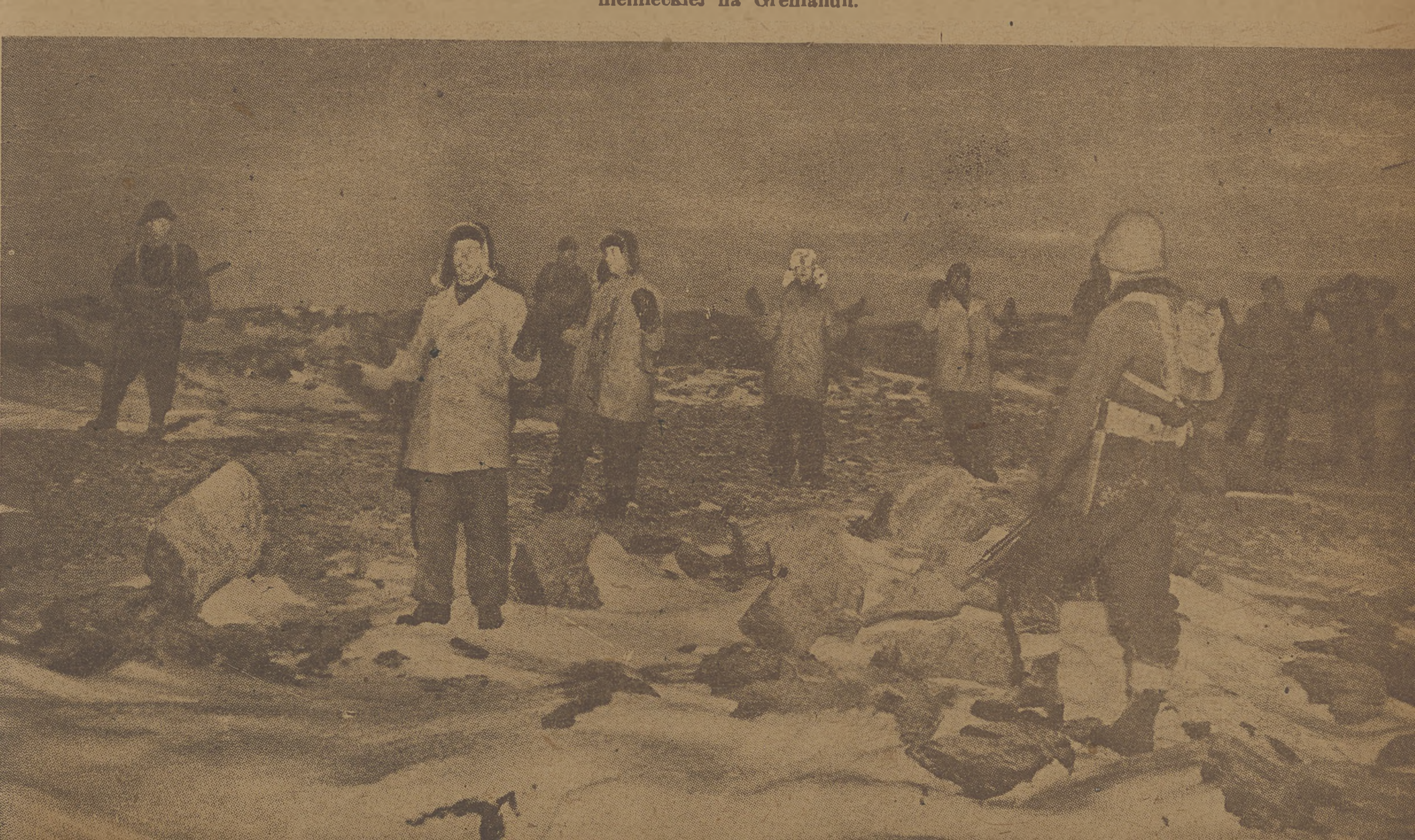
Niemieckie dowództwo naczelne wyda niezwłocznie rozkazy wszystkim niemieckim dowódcom sił lądowych, morskich i powietrznych oraz sił znajdujących się pod rozkazami dowództwa niemieckiego, zaprzestania działań wojennych dnia 8 maja 1945 roku o godz. 23,01 czasu środkowo europejskiego...

U dołu następowały podpisy.

Naprzeciwko okna mojej kwatery na czerwonych cegłach piętrowego domu odbijał się wyraźnie napis zrobiony białą farbą: „Wir werden siegen..."

Stanisław Biskupski

Nienasycony wiecznie hitleryzm dotarł w ubiegłej wojnie nawet do dalekiej północy. Na zdjęciu: kapitulacja załogi niemieckiej na Grenlandii.



Przygotowanie techniczne
flot Anglii i Niemiec w 1939 r.

Oględziny zdobytych okrętów niemieckich przez inżynierów amerykańskich oraz ogłoszenie szeregu tajnych raportów admiralicji brytyjskiej ukazało światu szereg niespodzianek, jakie przygotował niemiecki przemysł okrętowy na samym początku wojny.

Niemieccy konstruktorzy wykorzystali podstępnie fakt ograniczeń w zakresie tonażu, jaki zaistniał na podstawie dwóch umów między mocarstwami w Waszyngtonie w r. 1922 i w Londynie w r. 1936. Uzgodniono wówczas, że rozmiary okrętu liniowego nie mogą przekraczać 35.000 ton, a krążowników ciężkich 10.000 ton. Budownictwo okrętowe Anglii, Stanów Zjednoczonych, Japonii, Włoch i Francji przyjęło te normy i ograniczyło się jedynie do rywalizacji jakościowej w ich obrębie.

Tymczasem Niemcy przyjęli jako zasadę przekraczanie ustalonych granic tonażowych o jedną szóstą w zakresie dużych jednostek. Oficjalnie ogłaszano zaś cyfry niższe dla zmylenia opinii i czujności sztabów.

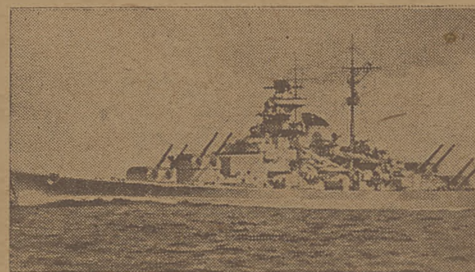
Manewr ten udawał się, gdyż okręty niemieckie otrzymywały normalne uzbrojenie (z jednym wyjątkiem, a mianowicie w klasie t. zw. pancerników kieszonkowych), rozwijały przeciętną szybkość, a jedynie zyskiwały większe niż gdzie indziej uodpornienie kadłuba na działanie pocisków podwodnych i powietrznych.

Niemieckie budownictwo okrętowe realizowało więc w dalszym ciągu idee admirała Tirpitza, który kosztem zdolności ofensywnych chciał uczynić swoje jednostki prawie niezatapialnymi. Miało to duże znaczenie wobec dysproporcji ilościowej pomiędzy flotą brytyjską a niemiecką.

Hitlerowcy ocenili więc wskazania Tirpitza i ich praktyczne skutki, zwłaszcza fakt, że w bitwie jutlandzkiej w r. 1916. Anglicy skutkiem słabej pływalności swych okrętów ponieśli dwukrotnie wyższe straty.

W ten sposób dwa znajdujące się na ukończeniu okręty liniowe „Bismarck" i „Tirpitz" były największymi i najpotężniejszymi na świecie, dwa krążowniki liniowe „Scharnhorst" i „Gneisenau" dorównywały wszystkim brytyjskim liniowcom w służbie r. 1939, a t. zw. „pancerniki kieszonkowe" przewyższały wszystkie istniejące krążowniki.

Podobnie rzecz się miała z dwoma krążownikami „Hipper" i „Blücher", a wręcz fantastyczne rozmiary osiągnął trzeci „Prinz Eugen", którego rozmiary zostały niemal podwojone (dokładnie 18.460 ton).



Niemiecki okręt liniowy „Tirpitz".



Kieszonkowy angielski okręt podwodny który ciężko uszkodził „Tirpitza".



Biała strzałka wskazuje miejsce, w którym został trafiony „Tirpitz" w fiordzie Alten.



Wrak zatopionego „Tirpitza".

Na temat ostatniego szeroko pisała prasa amerykańska. Z uwagi na to, że miał być użyty do doświadczeń z bombą atomową na Bikini, poddano go bardzo szczegółowym badaniom. Wykryto wówczas, że Niemcy nawet poświęcili grubość pancerza ochraniającego burty (z 127 mm na 80 mm), ale wzmocnili za to opancerzenie wież działowych do 160 mm co stanowi pewnego rodzaju rekord w dziale ciężkich krążowników. Zależało więc im tutaj na możliwości zachowania jak najdłużej w czasie bitwy zdolności strzelania ze wszystkich dział.

Obsadzone dobrymi załogami ciężkie jednostki niemieckie mogły z powodzeniem staczać liczne boje, gdyż posiadały wytrzymałość na zadane im uszkodzenia w stopniu daleko większym aniżeli ich przeciwnicy.

Mamy tutaj rozstrzygniętą zagadkę, dlaczego Niemcy wybierali się w pojedynkę przeciw karawanom transportowym eskortowanym przez liczne i różnorodne okręty brytyjskie. Często jednak zbytnia ufność załogi w odporność swej pływającej twierdzy przyczyniła się do katastrof. Nie ma bowiem niezatapialnego okrętu, a o jego powodzeniu w walce decydują nie maszyny lecz ludzie.

Nie mniejsze niespodzianki gotowali Niemcy w zakresie okrętów lekkich. I tutaj popełnili także jedno oszustwo podając zredukowaną wyraźnie wyporność niszczycieli. Różnica pomiędzy tą, która figurowała oficjalnie a wynosiła rzeczywiście przekraczała nawet jedną trzecią. Dlatego też równały się one niemal z najwspanialszymi przedstawicielami tej kategorii, które nosiły bandery francuskie. Dlatego okazały się mniej czułe niż się spodziewano na działanie artylerii polskiej na Helu, dlatego wreszcie mogły przewieźć kilka tysięcy strzelców górskich do Narwiku z motocyklami i lekkimi działami polowymi mimo silnej zadymki śnieżnej na morzu Północnym i siły wiatru wynoszącej 10 według skali Beauforta.

Nie mogąc rywalizować ze sprzymierzonymi w jednostkach większych pod względem ilości, a jedynie jakości Niemcy starali się nadrobić to w okrętach podwodnych i ścigaczach torpedowych.

Doświadczenia pierwszej wojny światowej wskazywały, że przemysł niemiecki nie był odpowiednio szybko przygotowany do masowej produkcji. Czynnych było wówczas jedynie 381 jednostek. W okresie 1939-45 r. cyfra ta się prawie potroiła, gdyż do produkcji zostały zaangażowane fabryki na obszarze całej okupowanej Europy w ilości 300 do 400 zakładów różnych branż.

Dla ułatwienia masowego wykonywania okrętów podwodnych usta-

lono przed wojną trzy zasadnicze typy, które zostały stopniowo udoskonalone w czasie wojny. Stosunkowo nieduże jednostki niemieckie zabierały dużą ilość torped dochodzącą do 40 sztuk jednorazowo. Stopniowo rozwinięto ich szybkość nawodną tak, że np. „V 90" osiągnął 22 węzły (czyli prawie 40 km na godz.). Zmienił się również niekorzystny stosunek jednostek działających na morzu do przebywających w bazach dla uzupełnienia zapasów i naprawy uszkodzeń. W okresie 1914-18 wynosił on 1 : 3.

Tę samą masową produkcję zastosowali Niemcy również w odniesieniu do ścigaczy torpedowych, których liczba osiągnęła 250 jednostek. Były one znacznie większe niż w innych marynarkach (60 ton) i posiadały stąd większe zalety nawigacyjne i bojowe.

Budowa ścigaczy jest niewątpliwie nawrotem do pierwotnych torpedowców z drugiej połowy XIX wieku. Wynikła z chęci posiadania jednostek przystosowanych szczególnie do przeprowadzania ataków torpedowych z niewielkich odległości i w sprzyjających warunkach naturalnych, jakie stanowią ciasne przejścia morskie.

Z powyższego przeglądu możemy się przekonać jak wiele wysiłków Niemcy włożyli w przygotowanie się do drugiej wojny światowej na morzu. Już w momencie przystępowania do działań zaskakiwali świat swymi osiągnięciami technicznymi. Równocześnie ich laboratoria i stacje doświadczalne pracowały usilnie nad nowymi niespodziankami, którymi starano się systematycznie podważać prymat sprzymierzonych na morzach świata.

Z drugiej strony Anglia również starała się zabezpieczyć na wypadek wszelkich ewentualności. Gruntownej modernizacji została poddana flota liniowa, która musiała jeszcze czekać na dokończenie nowych jednostek. Zmiany szły w następujących kierunkach:

1) ulepszania ochrony przeciw minom i torpedom na każdej burcie,
2) zamiany kotłów węglowych na ropowe i ustawieniu nowych maszyn, co pozwalało na zachowanie szybkości mimo wieku i na oszczędności w ilości paliwa,
3) wzmocnienia pokładów i artylerii specjalnej mniejszego kalibru.

Jak widać liczono się głównie z większymi akcjami okrętów podwodnych i samolotów. Dlatego też rozbudowano te klasy okrętów lżejszych, które by mogły się im przeciwstawić.

W ten sposób cyfra niszczycieli została podniesiona do dwustu, a pewna ich część wraz z kilkoma lekkimi krążownikami typu „C" została przebudowana na specjalne okręty przeciwlotnicze, przy czym usunięto wyrzutnie torpedowe i działa morskie na korzyść wyłącznie broni pl. Przygotowano ponadto ubezpieczenie floty przed atakami z powietrza przez siedem wielkich lotniskowców z 245 samolotami na kołach oraz dwa transportowce wodnosamolotów.

W sumie technika angielska na początku wojny nie dostarczyła specjalnych rewelacji. Badała jednak pilnie przez dobrze zorganizowany wywiad prace Niemców i przygotowywała odpowiednie środki zaradcze.

Wyścig mózgów rozpoczął się w każdym razie przed wrześniem 1939 r. Ogarnął bardzo szerokie dziedziny i nie cofał się przed realizacją najbardziej fantastycznych niekiedy pomysłów.

Józef Modrzejewski.

Sport w Marynarce Wojennej

Marynarze przygotowują się do mistrzostw WP.

Wiosenny sezon sportowy w Marynarce Wojennej rozpoczął się pod znakiem zbliżających się Mistrzostw Wojska Polskiego. Marynarze-sportowcy starannie przygotowują się do tej wielkiej imprezy, chcąc powtórzyć na niej swój zeszłoroczny sukces. Boiska, ringi i rzutnie pełne są trenujących pilnie marynarzy. Jako wstęp do przygotowań odbędą się w dniach 15—26. VI. zawody eliminacyjne we wszystkich konkurencjach przewidzianych na mistrzostwa WP. Zawody te wyłonią najlepszych sportowców w jednostkach, którzy następnie staną do walki o Mistrzostwo Marynarki Wojennej, w dniach 11—12 i 13 lipca. Spośród najlepszych zawodników zostanie wybrana reprezentacja na Mistrzostwa WP, które będą odbywały się w terminie od 15—30. VIII. b. r. W tym roku Mistrzostwa WP będą rozegrane w większej liczbie konkurencji, a mianowicie: 1. Trójbój (100 m, skok w dal, rzut granatem), 2. pływanie i skoki, 3. szermierka (bagnet i szabla), 4. Gimnastyka, 5. Gry sportowe (piłka nożna, kosz i siatka), 6. Boks, 7. Marsz na 10 km. ze strzelaniem, 8. Bieg na przełaj 1000 m., 9. Lekkoatletyka (100 m, 400 m, 1500 m, 5000 m, 4×100 m, sztafeta olimpijska, dysk, kula, skok w dal i wzwyż). Jak z tego krótkiego przeglądu widać, tegoroczne Mistrzostwa WP posiadają bogaty program, a marynarze będą startować we wszystkich konkurencjach.

Przed mistrzostwami strzeleckimi WP.

W ramach ogólnowojskowych zawodów strzeleckich, odbędą się 5 i 6 czerwca Mistrzostwa Mar. Woj., w strzelanii. Do zawodów tych staną najlepsi strzelcy z jednostek. Program mistrzostw obejmuje: 1. Strzelanie jednostkowe w terenie na 300 m, rocznika 1946, 2. Strzelanie jedn. na 300 m dla kadry (oficerowie i pdf. zawodow.), 3. Strzelanie z pistoletów maszyn. na 150 m. dla roczn. 1946, 4. z rewolwerów dla kadry na 25 m., 5. Strzelanie bojowe jedn. na 50 m. (rewolwery) dla kadry. Mistrzowie Mar. Woj. staną następnie do walki w ramach DOW Bydgoszcz i wyjadą ewentualnie na Mistrzostwa WP.

Marynarze w reprezentacjach okręgu.

Do przewidzianych na 11 maja zawodów międzyokręgowych w boksie, Wybrzeże wystawia aż cztery reprezentacje, w skład których wchodzą czterej marynarze: mistrz WP w wadze lekkiej — mar. Buzowski, mar. Palusiak — w wadze półciężkiej, mistrz WP. — mat Koralewski w wadze półciężkiej i mistrz WP st. mar. Lik w wadze ciężkiej. Reprezentant Polski i tegoroczny wicemistrz Polski w wadze ciężkiej st. mar. Lik stoczył w finałowym meczu o mistrzostwo drużynowe Polski między ŁKS a MKS, ciężką walkę z b. mistrzem Polski Niewadziłem. Po dwu wyrównanych rundach st. mar. Lik zdobył wyraźną przewagę w trzeciej, jednak prześladujący go od dawna pech i tym razem odebrał pewne zwycięstwo, lub co najmniej remis.

Marynarka robi „własną Ligę"

Drużyna piłkarska WMKS „Flota" została definitywnie wycofana z A-klasy. Zdecydowano się na to posunięcie z tego względu, że dotychczas w rozgrywkach brała udział tylko jedna drużyna marynarzy (11 graczy) co osłabiało poziom reszty. Obecnie rozgrywki w piłkę nożną będą rozgrywane wewnątrz Marynarki, co pozwoli na stałe utrzymanie w formie co najmniej 4 drużyn, a więc 44 graczy. Już w pierwszej połowie maja rozegrane zostały wstępne mecze. Skład „marynarskiej Ligi" wygląda na razie następująco: 1) Ofic. Szk. Mar. Woj., 2) Szk. Spec. Mors., 3) Dyw. Okr. Podwod., 4) Kadra Mar. Woj. Rozgrywki będą prowadzone systemem punktowym o mistrzostwo piłkarskie Marynarki Wojennej.

Jot.

Bitwa o SEWASTOPOL



Wielka ofensywa wiosenna Armii Radzieckiej na południowym odcinku frontu w połowie kwietnia 1944 roku dotarła aż do półwyspu krymskiego. Pozycje obronne Niemców u nasady półwyspu zostały zdruzgotane natarciem oddziałów radzieckich, które zajęły prawie cały Krym. Część niemieckich grup, wycofała się na południowy cypel w rejonie Sewastopola. Mimo poważnych zniszczeń obiektów umocnionych, Sewastopol posiadał jeszcze dużą wartość obronną, którą właśnie Niemcy postanowili wykorzystać. Rozpoczęły się ciężkie i zażarte walki.

Obok wojsk lądowych, szturmujących Sewastopol od strony północnej, w operacji mającej za cel zniszczenie resztek wojsk niemieckich, wzięły także udział jednostki Radzieckiej Floty Wojennej. Ze względu na specyficzny charakter tej operacji do akcji zostały wydzielone mniejsze jednostki pływające, głównie kutry torpedowe i ścigacze.

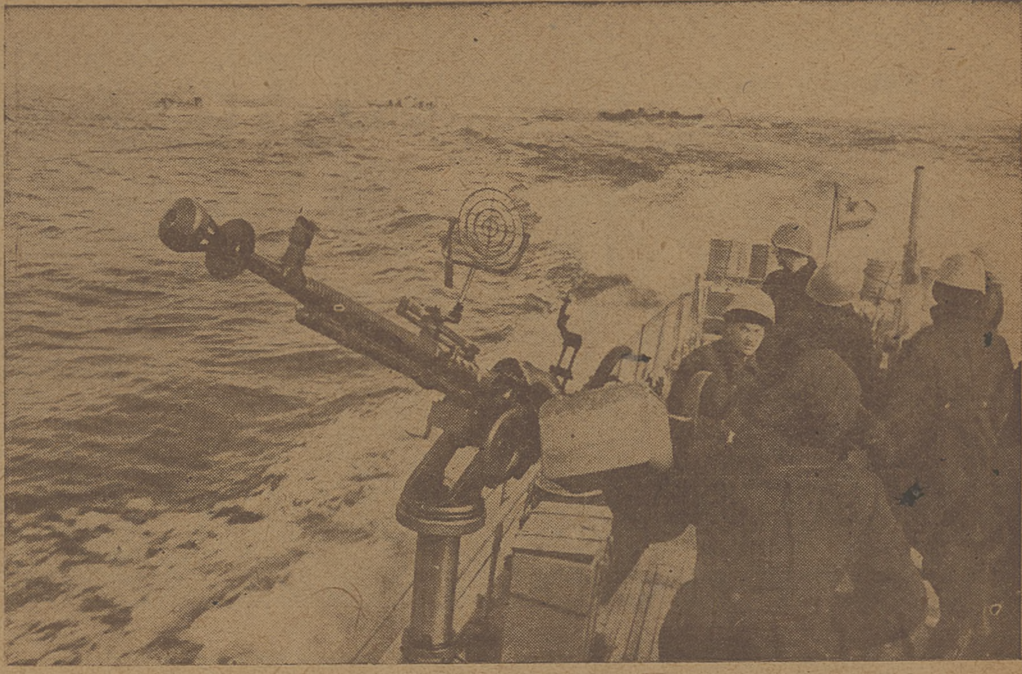
Grupa kutrów torpedowych otrzymała zadanie zablokowania Sewastopola od strony morza przy współudziale innych jednostek morskich. Należało za wszelką cenę odciąć Niemcom drogę odwrotu prowadzącą przez Morze Czarne do rumuńskiego portu Konstancy, oraz nie dopuścić posiłków napływających z tego kierunku. Dla wykonania tego zadania trzeba było przede wszystkim przenieść bazę grupy jak najbliżej Sewastopola. Założono ją w jednej z opuszczonych przez wroga zatok, po uprzednim rozminowaniu jej. W dniach 15 — 16 kwietnia cała grupa kutrów przeniosła się do nowej bazy.

Poszczególne zespoły kutrów torpedowych otrzymały ściśle oznaczone odcinki dla utrzymania blokady portu sewastopolskiego. Już w nocy z 15 na 16 kwietnia rozpoczęto działania od strony morza. Trzy zespoły kutrów torpedowych wyszły ze swej nowej bazy manewrowej w kierunku Sewastopola, trzymając się wyznaczonych sektorów. Nad ranem, zespoły natknęły się na siły nieprzyjaciela, w składzie 2 szybkobieżnych barek desantowych, idących pod eskortą czterech kutrów patrolowych. Konwój ten zdążał z Rumunii do Sewastopola. Ze względu na niewielki dystans, nie zdołano od razu wykonać ataku torpedowego na ten konwój. Zespół kutrów wykonał manewr w prawo, i z dogodnej pozycji odpalił torpedy. Atak jednak nie powiódł się. Torpedy chybiły celów, gdyż w momencie odpalania ich zespół posiadał pewne odchylenie od obliczonego kursu, co przy tak małym celu jak barki miało duże znaczenie. Po nieudanym ataku rozpoczął się z miejsca pojedynek artyleryjski, podczas którego jeden z niemieckich kutrów został poważnie uszkodzony. W tym samym czasie, inny zespół kutrów torpedowych napotkał i zaatakował dużą barkę niemiecką, idącą pod osłoną trzech kutrów patrolowych. Torpedy trafiły barkę i zatopiły ją wraz z ładunkiem i załogą.

Pierwszy wypad udał się więc wyśmienicie. Niemieckie dowództwo zaniepokoiło się widocznie bardzo skutkami radzieckiej blokady, gdyż już na drugi dzień na drodze do Sewastopola zostały rozstawione zespoły niemieckich kutrów strażniczych, posiadających wyższą szybkość i lepsze uzbrojenie oraz wyposażonych prawdopodobnie w aparaty radiolokacyjne. Kutry te miały za zadanie przyłapanie radzieckich zespołów i zniszczenie ich. Tego dnia w morze wyszły dwa dywizjony kutrów torpedowych. Początkowo szły one jednym kursem obok siebie, gdy nagle zauważono z przodu sylwetki niemieckich kutrów, stojących nieruchomo w szyku bojowym. Z odległości zaledwie 80 — 100 metrów posypały się niemieckie pociski. Nieprzyjaciel zamierzał zepchnąć zespół do brzegu i zniszczyć go, jednak śmiała decyzja dowódcy pierwszego dywizjonu rozerwała obręcz nieprzyjacielskich kutrów. Dywizjon na pełnej szybkości runął naprzód, przedzierając się przez linię wroga. Drugi dywizjon w tym czasie przyjął kurs w lewo i ruszył w przeciwnym kierunku, uchodząc spod zasięgu nieprzyjacielskich dział. Po kilku godzinach, oba dywizjony zostały jednak znowu odkryte przez Niemców, jednak i tym razem nie udało się im osiągnąć powodzenia. Zespół kutrów torpedowych dotarł

już bez przygód w wyznaczony rejon, ale tej nocy Niemcy, powiadomieni widocznie o obecności radzieckich jednostek, nie ważyli się na wypłynięcie z portu, i wstrzymali dopływ posiłków z Rumunii.

Następnej nocy, pod Sewastopol, wyszły dwa kutry torpedowe. Przy wejściu do południowej zatoki obok miasta, spostrzeżono błyski migawkowe białego światła, co wskazywało na to, że do Sewastopola mają przybyć jakieś jednostki pływające. Postanowiono czekać u wejścia. Rzeczywiście, o godz 0.45 od strony morza dał się słyszeć warkot zbliżających się motorów Diesla i po pewnym czasie ukazały się sylwetki czterech kutrów strażniczych nieprzyjaciela, idących w szyku rozwiniętym. Kutry radzieckie zbliżyły się do niemieckiej grupy, jednak nie rozpoczynały walki kryjąc się w ciemnościach. O godzinie 1,45, kutry strażnicze przyjęły pod swą eskortę dużą barkę, załadowaną wojskiem, która pod osłoną nocy opuściła Sewastopol. Dopiero teraz jeden z kutrów radzieckich przystąpił do ataku. Pierwsza torpeda trafiła barkę i posłała ją na dno. Atak był tak szybki i niespodziewany, że Niemcy nie zdążyli nawet oddać jednego strzału na oddalające się już po wykonaniu ataku radzieckie kutry. W nocy, z dnia 24 kwietnia znów dwie barki niemieckie zostały zatopione i od tego dnia baza kutrów radzieckich została przeniesiona jeszcze bliżej pod Sewastopol, co pozwoliło na bardziej intensywne blokowanie i niszczenie okrążonych sił niemieckich. O ile przed tym kutry radzieckie musiały tracić wiele czasu na dotarcie do rejonu patrolowania, to teraz mogły one być w akcji, przez całą noc w osłonie ciemności, gdyż baza była w pobliżu. Dzięki temu również, zamiast dotychczasowych zapasów paliwa, kuter mógł wziąć drugą torpedę.



Radzieckie kutry szybkobieżne patrolują przed wejściem do sewastopolskiej zatoki.

W wyniku tych sukcesów, blokada Sewastopola stała się bardziej ścisła i coraz więcej statków niemieckich szło na dno morza. W nocy z 27 na 28 kwietnia, dwa kutry radzieckie odkryły konwój niemiecki, wchodzący do zatoki Kamyszewaja. Na atak było już za późno, jednak kutry torpedowe pozostały na miejscu, gdyż spodziewano się, że konwój nie zostanie na dzień w porcie w obawie przed lotnictwem radzieckim.

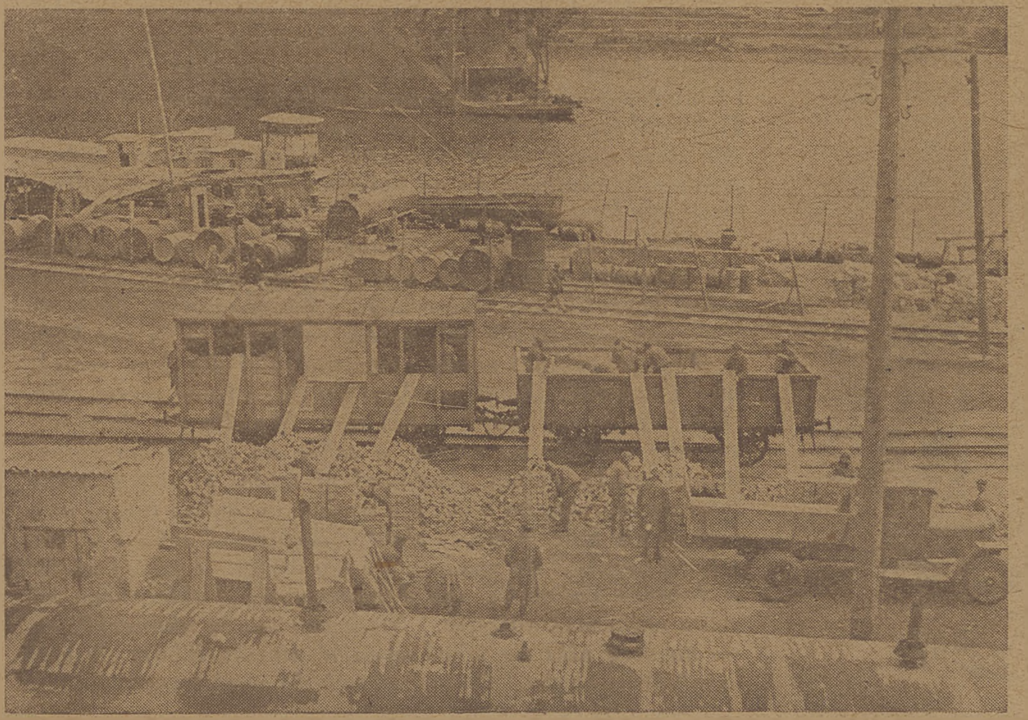
Tak też się stało. Po kilku godzinach z portu wysunął się jeden statek i dwie barki desantowe pod ochroną kilku kutrów strażniczych. Kutry radzieckie czekały tylko na ten moment. Jeden z nich wykonał atak torpedowy na statek, zatapiając go. Rozpoczęła się walka. Ostra wymiana strzałów z dział okrętowych trwała przez kilkanaście minut i w wyniku jeden ze strażniczych kutrów niemieckich zatonął, a dwa inne poniosły ciężkie straty i uszkodzone wycofały się z walki. Reszta konwoju, zdołała umknąć, ale tuż pod Konstancą inny zespół kutrów radzieckich zamknął jej drogę i po krótkiej walce zniszczył.

Prawdziwy pogrom jednak nastąpił podczas ucieczki Niemców z Sewastopola. Współdziałając z okrętami podwodnymi i lotnictwem, kutry torpedowe posłały na dno większą część ewakuujących się do Rumunii wojsk niemieckich. W nocy, z 9 na 10 maja, do akcji przystąpiła cała grupa kutrów torpedowych, z zadaniem zniszczenia konwojów, usiłujących przedostać się do Konstancy. O godz. 23 zaobserwowano trzy kutry strażnicze nieprzyjaciela, wychodzące z zatoki. Miały one prawdopodobnie objąć ochronę konwoju, który zamierzał wkrótce opuścić port. Kutry radzieckie zajęły pozycje wyczekujące. O godzinie 0,50 dostrzeżono wychodzący konwój niemiecki, składający się z 16 jednostek. Na barkach, szalupach i kutrach ostatnie oddziały niemieckie, wyciskane przez Armię Radziecką, opuszczały Sewastopol. Z zespołu radzieckiego na tyły konwoju runął kuter artyleryjski, a reszta kutrów torpedowych zaatakowała go z różnych stron. Odpalone z dogodnej pozycji torpedy doszły do celu i trzy kutry wraz z wojskiem, zniknęły w ciągu paru minut pod powierzchnią morza. Inne jednostki niemieckie rozpierzchły się i otworzyły ogień z dział. Próby rozpaczliwej obrony nie dały żadnych rezultatów i wkrótce cały konwój został rozbity.

Bitwa o Sewastopol dobiegła końca. Kutry radzieckie wespół z innymi jednostkami floty i lotnictwa posłały dziesiątki niemieckich barek na dno morza. Tysiące niemieckich żołnierzy, którym udało się ujść z ręki czerwonoarmistów znalazło śmierć z rąk radzieckich marynarzy. Sewastopol — pomnik chwały i bohaterstwa Armii i Floty Radzieckiej znów wrócił do Radzieckiej Ojczyzny.

J. WÓJCICKI — ppor.

Port w Sewastopolu tętni dziś pracą. Na zdjęciu: wyładunek materiałów budowlanych do odbudowy miasta.



BRUNON DZIMICZ

Wykpiona latarnia



(Z rejsów bosmana Szaleja)

— Tak, mówię wam, gorąc był piekielny. Wiaterka, takiego oseska wiatrowego nawet — ani krzty. A węgla do bunkrów dali nam parszywego, sam miał. Leciało to przez kominy, jak kobieta na bójkę portową, prościusieńko, a potem spadało na opalone karki i odkrytą marynarską pierś.

Nie dziwota, pętaliśmy się z naszym krążownikiem na południowym morzu Chińskim.

Pot na stojąco, bo na leżąco kałuża potna, rozpalona stal i słony osad na gębie, a oczy trza było mrużyć, aby nie zblakły. Na swędzenie to chyba zgrzebło końskie pomogłoby, ale wiadomo, my tego na krążownikach nie używamy. Napatoczyły się nam po drodze jakieś skalne wysepki. Peskadory, nie Pieskodoły i zmachany „stary" kazał szturmanowi wleźć do jakiejś zatoczki, aby tam pokejfować do wieczornej bryzy. Pośpiechu nie było, krążownik obwoził po świecie kurs podoficerski...



Gdy już kotwica dobrze chwyciła, zdziwił się trochę, że zastępca zgłosił mu amatorów na ląd do rybackiej wioski, ale przypomniał sobie szczenięce lata i przyzwalająco machnął ręką.

Nie było się wtedy bosmanem, dopiero starmarem na kursie, więc w paczce turystów i mnie nie zabrakło, na moją niedolę. Posiedziało się z dwoma kolegami ponad kwartał na tym skalniaku, jak na patelni, ale nie z naszej winy. Przyszła depesza, by się spotkać w Saigonie z innym okrętem, który coś miał dla nas, no i trzeba było wcześniej odkotwiczyć, a nas patrolka nie odnalazła; gdyśmy wyszli od gościnnego Francuza, gospodarującego za wioską, można było krążownik pocałować w rufę, ale przez radio. Kląć — kęliśmy.

Francuz chętnie nas przygarnął. Wykarczowaliśmy mu porządny szmat ziemi, bo chciał sadzić oliwki...

Ludzie tu byli jak ludzie. Wszędzie są jednakowi; chcieli jeść do syta i tulić płeć odmienną. Natura im tylko do barwy skóry nie pożałowała kawy z mlekiem, a może jajowego żółtka dodała. Na spiekotę chyba pomaga. Ale w takim zakątku kultura dopiero ząbkowała.

Pewnego dnia, gdyśmy się dobrze napracowali i po kolaji siedzieli w cieniu z fajkami, bo o tytoń Francuz dbał, rozgadał się włochaty marsylczyk na dobre. A że zawsze pomagał sobie rękoma i wykrzywianiem gęby, rozumieliśmy go łatwo, chociaż nie wszystko co mełł językiem trafiało do rozumu.

— Otóż, prawił gdy kilka dobrych lat temu przybył tu samiuteńki z Indochin, bo i tam dlaczegoś za ciasno mu było, wszystko poszło ładnie i składnie: ma przecież dach nad głową, dobre płótno, tytoń, pataty, prosiaki, kawę, no i koniak lub wódka jabłeczna na stole bywają nie od święta. Lud spokojny, byle do jego nawyków się nie wtrącać. Ale teraz diabeł skądś przyniósł jakiegoś Anglika, byłego pastora, a wiadomo, że na świecie nie ma większego draństwa niż kacerz angielski.

Temu, oczywiście nic innego nie potrzeba w życiu, jak zagarnąć całą wyspę, aby ją potem odstąpić za słony grosz brytyjskiemu imperium... Na początku łaził do mnie, węszył, szpiclował, potem zobaczył, że ja nie będę psuł swojej pięknej mowy prowansalskiej dla jego szczeknięć i przestał. Zamieszkał na drugiej stronie wyspy. Myślicie, że się uspokoił? Otóż nie! Wpadło mu do głowy że, aby zwrócić na wyspę, a także na swoją zmyślność uwagę władz, należy zbudować ni mniej ni więcej tylko latarnię morską, bo o gaz nie trudno... a ludzie tutejsi używać go nie kwapią się. I skądsiś sprowadził szkło i lampę, a ludzi namówił do zbudowania mu wieży. I jakiej wieży! Z dobrego skalniaka, tak dopasowanego i skleconego jak tylko chińczuki potrafią. Niedawno mu ją ukończyli, ale na dozorcę nikt się jakoś wynająć nie skusił, boją się tych wybłysków chyba. Bo on już światło zmajstrował.

Do Saigonu dałem znać, że Anglicy tu włażą pod pozorem usprawnienia dróg morskich. Ale zbyto mnie niczym.

No, ale z tej latarni jeszcze nie można korzystać, bo hydrografia ją do swych ksiąg na przychód nie wpisała. Dopiero ma przyjechać komisja, której się nie spieszy, bo nie bardzo wie co ma z tym fantem robić, statkom droga tamtą stroną nie leży. Tu nasz kacerz pomyłkę dał. Ale swego dopnie, bo na jego zawezwanie tych rudych oczajduszy angielskich zwali się cała chmara, jak wlazą to zwyczajem swym już nie zlazą, chyba że... Błysnęła mi zbawcza myśl! Chyba, że nie znajdą tu latarni... To nie będzie o co zahaczyć... Ale jak to zrobić, dynamitu nie mam...

— Po co dynamit, odezwałem się, zrobi się inaczej.

Marsylczyka aż zatkało, z niedowierzaniem popatrzył na mnie, obawiając się czy źle zrozumiał. Zaczął uporczywie dopytywać się, co zamierzam, ale zbyłem go, że to już moja sprawa i że Anglikowi chętnie spłatam figla, a Francuz spokojnie pozostanie bez obawy o zmianę obywatelstwa i desant zagarniających sąsiadów.

— — — — — — — —

— No, i żeby nie tracić czasu wyszedłem na wioskę i jakby od niechcenia jednemu — drugiemu powiedziałem parę słów do słuchu. Czy mnie zrozumieli?! A gdzieżeście to, chłopcy spotykali marynarza, który nie potrafiłby dać do zrozumienia co chce. Chyba, żeby udawał głuptaka, bo z tym mu w danym wypadku do twarzy było... A wiecie co starszyźnie szepnąłem? Kapujecie, mówiłem, do czegoście rękę przyłożyli, budując tę wieżę z takim mocnym tajemniczym ogniem. Skarżycie się, że wam ryba uciekła i że daleko trzeba po nią jeździć. Będzie jeszcze gorzej! Ta wieża to wyssie wam wszystkie soki z ziemi, na pewno nawet złoto wyciągnie, które było ukryte i uciecze ono wam przez te błyski do obcych, a ten rudy pies co tam ją pilnuje jak skarbu, to was okpił...

— No i wróciłem do chałupy zażyć zasłużonego snu.

Nad ranem Francuz nam mówi: coś się musiało stać, bo wieś pusta. Kilka staruch z malcami ryż łuszczą, reszta znikła. Chodźmy na zwiady! Jak poszliśmy, to musieliśmy dojść do wzgórza na środku wyspy, aby rzucić okiem na wschodni brzeg...

Wieża wyglądała jak mrowisko.

Wśród szybko poruszających się tubylców, z determinacją rozwalających wieżę, a może w spadających z góry płytach szukających błysków złota, rzucała się, wymachując karabinem, zdziczała postać, która nie mogła być nikim innym jak niedoszłym gubernatorem wysepki.



Francuz aż usiadł. Zachłysnęło go.

— Szale, powiedział, gdy go uświadomiłem, bo tak mnie nazywał. Jesteś geniuszem! Przecież do wieczora śladu od latarni nie pozostanie, a my w tej sprawie nic a nic nie wiemy.

Dziś stawiam do kawy stary armaniak, który nabyłem na ostatnim statku!... Niech żyją winnice Ojczyzny!!

Armaniak, owszem, wypiliśmy za zdrowie kogo chciał.

Czy komisja z Hong Kongu przyjechała nie wiem, bo krążownik wkrótce zawinął po nas w drodze powrotnej z Indii holenderskich. „Stary" nic nie mówił, tylko „matą" dostaliśmy o pół roku później od swego kursu. Ale mu tego za złe nie mam...

Okrętu swego trzeba pilnować. A że latarni na tamtym brzegu Peskadorów dotychczas nie ma, to już nie moja wina...

Brunon Dzimicz

W wyniku zwycięstwa nad Niemcami Polska przeobraziła się w państwo morskie. O ile przed wojną wobec posiadania małego zaledwie skrawka Wybrzeża społeczeństwo polskie mniej się interesowało sprawami morza o tyle dziś, zagadnienie to winno zdobyć jak najszerszą popularność. Dlatego też, dążąc do wzbudzenia w społeczeństwie zainteresowania morzem Redakcja „Marynarza Polskiego" ogłasza

Konkurs na slogan

który w paru słowach wyraziłby znaczenie morza dla Polski, podkreślił konieczność posiadania własnego szerokiego dostępu do morza, silnej floty wojennej i handlowej, lub też uwypuklił rolę Polski dzisiejszej jako Polski Morskiej.

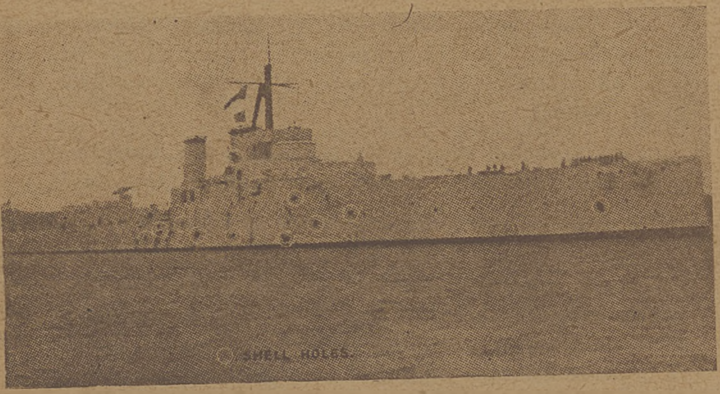
Projekty zawierające nie więcej jak siedem słów należy nadsyłać na adres Redakcji „M. P." Gdynia, Św. Piotra 12. Dopuszczalne jest wysyłanie kilku sloganów przez jednego autora. Termin nadsyłania odpowiedzi upływa z dniem 10.VI.47.

O wartości projektu decydować będzie m. in. jego treściwość i jędrność. Za najlepsze projekty zostaną przyznane nagrody książkowe lub prenumeraty „M. P.".

Redakcja zastrzega sobie prawo do korzystania z każdego nadesłanego sloganu po zapłaceniu należnego honorarium.

ESKADRA sobowtórów

Powszechnie znaną jest rola jaką odgrywa maskowanie w armiach lądowych, gdy dla zmylenia wroga nie tylko wykorzystuje się sztuczne i naturalne sposoby ukrycia własnych działań, ale często, przez maskowanie w terenie wprowadza się nieprzyjaciela w błąd. W działaniach lądowych sprzyjają temu warunki terenu. Inaczej jednak jest na morzu gdzie jednolita płaszczyzna wody w znacznym stopniu utrudnia maskowanie.



Stary okręt „Centurion" przemaskowany na okręt „Anson". Punkty oznaczone kółkami są śladami pocisków niemieckich.

Chwilowe ukrycie się przed obserwacją nieprzyjacielską za zasłoną dymną, tak często stosowane w I Wojnie Światowej a nawet na początku ubiegłej, (walka brytyjskich jednostek z niemieckim „Graf von Spee" koło La Platy) straciło na znaczeniu wobec zastosowania radaru, który nie zna przeszkód dla swej obserwacji.

A jednak fortel i odpowiednie maskowanie miało w historii wojen morskich poważne znaczenie.

Już w czasie I Wojny Światowej Anglia zastosowała praktykę maskowania statków handlowych, celem nadania im pozorów okrętu wojennego określonego typu, dla zmylenia wroga. W 1914 r. dwa stare statki handlowe „Michigan" i „City of Oxford" zostały przerobione, uzupełnione nadbudówkami z drzewa i pomalowane na kolor wojenny aby ich sylwetki przypominały okręty wojenne. Tak przebrane okręty markowały siły angielskie w czasie działań koło Dardaneli, gdzie wielką konsternację wywołał fakt, że po zatopieniu jednego z nich „działa pokładowe" (markowane z drzewa) pływały po wodzie.

W momencie rozpoczęcia wojny w 1939 r. rozpoczęto w Anglii na wielką skalę przygotowywanie t. zw. „Fleet Tenders", jak dla zachowania tajemnicy określono te maskowane „okręty". W pierwszym rzucie przekształcono statki handlowe „Pakeha", „Waimana" i „Mamari" na sylwetki silnych jednostek bojowych, jakimi były HMS „Revenge", „Resolution" i lotniskowiec „Hermes". Wnętrze statków wypełniono pustymi beczkami dla nadania im większej pływalności w wypadku uszkodzenia. Jednostki te zostały rozmieszczone w zatoce Firth of Forth i w Scapa Flow gdzie przez dłuższy czas były przedmiotem ustawicznych ataków lotnictwa niemieckiego z baz norweskich, podczas gdy ich prawdziwi imiennicy staczali walki na Atlantyku lub Morzu Śródziemnym. W podobny sposób, po przeniesieniu baz okrętów podwodnych z Harwith, w zatoce zostały rozmieszczone pływające makiety, imitujące prawdziwe okręty podwodne. Ale nie tylko zamaskowane w portach „przebrane okręty" oddawały usługi w czasie wojny. W 1941 statek „Centurion", przebudowany aby maskować pancernik HMS „Anson", bierze udział w przegrupowaniu floty dokoła Przylądka Dobrej Nadziei, a następnie wyposażony tylko w artylerię przeciwlotniczą bierze udział w konwojach na Morzu Śródziemnym, w czasie których skupiając na sobie wszystkie ataki nieprzyjacielskiego lotnictwa, nie tylko umożliwia przemknięcie się konwoju do Malty, ale sam zestrzeliwuje 4 samoloty. W tym czasie prasa niemiecka donosi z tryumfem że pancernik klasy „King George V" został poważnie uszkodzony podczas gdy prawdziwy HSM „Anson" zatapiał w tym czasie japońskie okręty koło Australii.

Wiele z takich bezimiennych „przebranych okrętów" odegrało poważną rolę w działaniach wojennych na morzu. Część z nich zakończyła swe życie jako sztuczna zapora przy budowaniu portów desantowych Mullbery, część na innych wodach pełniła nadal swą pełną poświęcenia pracę maskowania.

Wśród takich fantastycznych wypraw maskowanych, największą popularność zdobyła sobie śmiała wyprawa okrętu angielskiego HSM „Manxman", pod dowództwem komandora Dickson. Można sobie wyobrazić zdziwienie dowódcy okrętu gdy pewnego dnia w zapieczętowanej kopercie z Admiralicji nadszedł rozkaz, że „do następnej operacji okręt ma być łudząco podobny do francuskiego krążownika „Leopard". Czas pozostawiony na przeprowadzenie tej zmiany wynosił 24 godzin. Wyszukana w Jane's Fighting Ships sylwetka francuskiego okrętu nie bardzo odpowiadała swemu angielskiemu koledze. Przez całe 24 godziny cieśle stoczni szkockich pocili się nad wzniesieniem markowanych rusztowań, przerobieniem kominów i przemalowaniem burt. Gdy po 24 godzinach Admirał Burnet inspekcjonował okręt miał przed sobą nową zmienioną sylwetkę a na pokładzie powitali go marynarze w charakterystycznych koszulkach w poprzeczne pasy, jakie noszą francuscy marynarze i z czerwonymi pomponami na czapkach.

Zadanie, jakie miał do wykonania HMS „Manxman/Leopard", polegało na przedostaniu się na wody pomiędzy Korsyką i Francją, aż do zatoki Genueńskiej, gdzie miał w nocy położyć zapory minowe. Zadanie to, określone nazwą „Operation Mincement", miało na celu wykorzystanie niepewnej jeszcze wtedy (rok 1941) sytuacji floty francuskiej, aby pod tą przykrywką przeprowadzić swoje zadanie. Dzięki doskonałemu „prze-



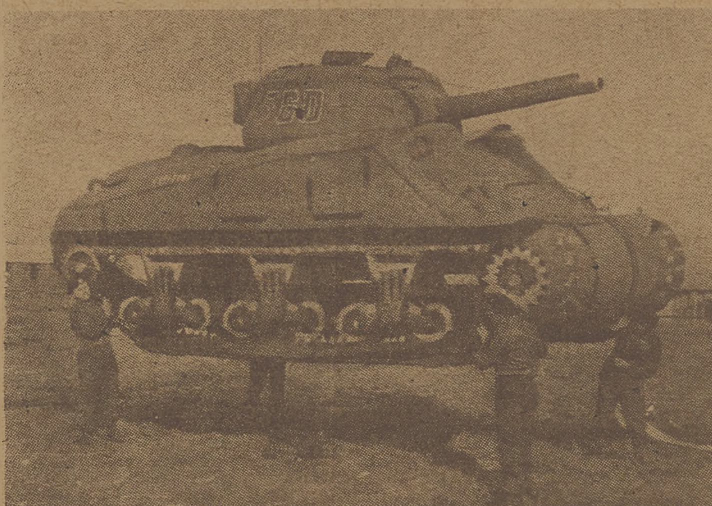
Załoga angielskiego okrętu „Manxman" w mundurach francuskich marynarzy.

branlu", okręt nie napotkał na żadne przeszkody ze strony patrolujących samolotów francuskich i w pełni wykonał swe zadanie.

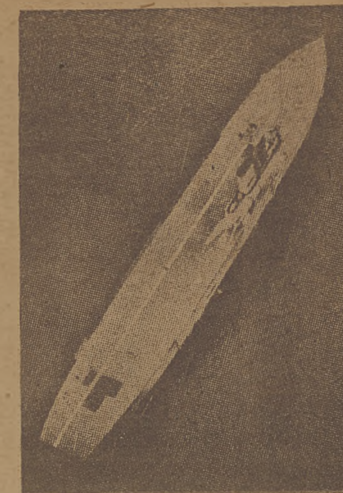
Z momentem zakończenia wojny wychodzi teraz na jaw szereg forteli wojennych, które w czasie działań nie jeden raz wprowadzały w błąd nieprzyjaciela i krzyżowały jego plany.

W pewnym okresie gdy na froncie afrykańskim gen. Montgomery przygotowywał natarcie, w tym czasie jego sobowtór w Londynie był przyjmowany na oficjalnych wystąpieniach. Zakończenie wojny pozwala obecnie na ujawnienie wielu niezmiernie dowcipnych i ciekawych sposobów stosowanych przez wojska alianckie dla dezorientowania Niemców.

Prima aprilis? — Nie, tylko gumowy czołg wypełniony powietrzem jest tak lekki, że 4 ludzi może go z łatwością unieść.



Oddziały amerykańskie na terenie walk w Europie i na Pacyfiku posługiwały się często dla markowania pewnych zgrupowań sztucznymi makietami zrobionymi z gumy które po „nadmuchaniu" świetnie imitowały czołgi, działa a nawet barki desantowe. Te niezmiernie „lekkie" czołgi, które czterech ludzi mogło łatwo przenieść na ramionach służyły dla markowania fałszywych pozycji wyjściowych i skupiały na sobie ogień nieprzyjacielski podczas gdy właściwe czołgi z innej strony dokonywały ataku. Użycie ich nie wymagało skomplikowanych zabiegów. Oddział maskujący złożony z 12 ludzi mógł w przeciągu godziny rozstawić 360 takich Shermanów posługując się jedynie zwykłą pompką samochodową.



Statek „Mamari" w zupełności imitował lotniskowiec „Hermes".

Jeszcze raz potwierdza się popularne powiedzenie, że w działaniach wojennych ma znaczenie nie tylko siła ale często też spryt i pomysłowość. **Jerzy Poradowski.**

Najważniejsze podróże odkrywcze



MGŁA
opowiadanie

Nagła cisza obudziła mnie. Zadźwięczał dzwonek telegrafu maszynowego i motor ruszył „pół naprzód”. Nie chciało mi się nawet otworzyć oczu by spojrzeć na zegarek. Bałem się, zresztą, zobaczyć, że niewiele zostało mi jeszcze czasu do spania. Na górze przeciągle zaryczała syrena. Mgła. Słyszałem jak dowódca wyszedł na pomost.

Nie lubię mgły. Męczące czekanie na to, czy się zderzymy z kimś innym czy też nie. I monotonny, co dwie minuty, długi ryk syreny. Potem znów cisza i czekanie. Nakryłem głowę kocem, by nie słyszeć tego dźwięku. Ale niski i przeciągły wdziera się wszędzie nawet pod koce i poduszkę. Jak zwykle, staram się myśleć o rzeczach przyjemnych, może to coś pomoże do szybszego zaśnięcia. Pojutrze powinniśmy być w Plymouth. Mam trzydzieści sześć godzin urlopu. Ciekaw jestem gdzie Ewa będzie chciała pojechać? Może znów do tego hoteliku po drugiej stronie zatoki. Mały, cichy i zawsze prawie pusty. Wydaje nam się, że jesteśmy w swoim pałacu z bajki. Z daleka od ludzi i miasta. Tylko, że trzydzieści sześć godzin znów tak szybko minie.

Cholera z tą syreną! Motor stanął — nic nie słyszę, może ci na pomoście coś słyszą. Może jakiś statek. Ale nie ma nic, bo telegraf maszynowy zadzwonił „pół naprzód”. Lekkie drżenie kadłuba i powoli posuwamy się, bliżej do mu i urlopu.

Zlazłem z koi i powoli zacząłem się ubierać. Denerwuje mnie syrena i to nasłuchiwanie przez ściany kabiny. I tak spać nie mogę. Tak chciałbym wyciągnąć się na porządnym, miękkim łóżku! O! miękkie łóżko! I ciepły pokój, bez ryczącej syreny!

— Proszę!

— Panie poruczniku — za dwadzieścia! Ale mgła — nosa nie widać.

— Dobra. Zaraz idę.

— — — — — — — —

Jesteś! Nareszcie! Wszystko po staremu. Kurs 065. Widzisz co za cholerna mgła. Prawie dziobu nie widać. Zamelduj się DO.*) Jest na prawym skrzydle. Obie idą „mała naprzód”.

— Panie kapitanie melduję objęcie wachty.

— Dziękuję. Niech pan dobrze uważa.

— Tak jest!

— Wal, masz papierosy? Skończyłem swoje.

— Masz. Nie schodzisz na dół?

— Jeszcze trochę zostanę.

Czułem jak wilgotne zimno zaczęło przechodzić ubranie, skórę, kości. Nie ma się nawet o co oprzeć. Wszystko wilgotne. Gęste opary siadły na reling, który ocieka dużymi kroplami. Wszyscy milcząco wpatrywali się w mgłę. Chętnie każdy rozciąłby ją wzrokiem. Zobaczyć co się kryje w jej środku. Syrena monotonnie ryczała co dwie minuty. Potem cisza. Czuć tylko pracę motorów i lekkie drżenie kadłuba. Wydaje się, że można by policzyć obroty śruby. Tak jak gdyby ktoś szedł na palcach. Wolno i delikatnie. Gotów do skoku w tył przed niebezpieczeństwem, które może nagle wyskoczyć przed dziobem.

Wyczuwa się, że nikt nie śpi. Gdy tylko urywa się ryk syreny, wszyscy zamieniają się w słuch. Nawet ci, którzy leżą w hamakach. Może nie ma nic dokoła, a może... ci z wachty nie dosłyszą? Na twarzy mam mokrą osiadającą mgłę.

— Nic pan nie słyszy?

— Gdzie panie kapitanie?

— Prawo dziesięć, gdzieś tu na dziobie.

Prawo dziesięć, na dziobie — nic nie słyszę. Oczy zachodzą mi łzami, od wypatrywania. Zapomniałem, że jest mi zimno. Nogi same rozstawiają się jak gdyby do skoku. Nic nie słyszę. A... coś z lewej! Nie. Też nie ma nic. W uszach zaczyna mi stale dzwonić. Wydaje mi się, że słyszę syreny z każdej strony. Ale to tylko mi się chyba wydaje. Nie ma nic. Cisza.

— Nic nie słyszę, panie kapitanie.

— Może przesłyszałem się. Dobrze uważajcie, panowie.

— Uważamy.

Dziwne, jak można wyczuć napięcie każdego nerwu. A mgła zamiast podnosić się, robi się coraz większa, gęstsza. Papieros zgasł w połowie. Fajka też nie ciągnie. Nie wierzę już własnym uszom, stale coś słyszę. Na lewej burcie nic nie widać. Przed dziobem też. Żeby choć troszeczkę wiatru. Biała gęsta, wilgotna, przenikliwa mgła.

— Prawo dziesięć pasażer!

— Lewo na burt! Obie cała wstecz!!

W ustach miałem suchy posmak i kawałek lodu pod czaszką. Przed nami rosła olbrzymia sylwetka. Czyżby nie ryczał? Z mgły wyłaziły kształty i ludzie na mostku. Słychać było bieg po pokładzie, krzyki i dzwonek telegrafu maszynowego. Dziób ich rósł nad nami jak góra, która nas zaraz przytłoczy swoim ogromem. Na dziobie duże białe litery: „SAN JUAN”.

Instynktownie wpieram nogi w pokład i ciągnę reling do siebie, chcąc odciągnąć okręt od niebezpieczeństwa.

Powoli zaczynamy kręcić w lewo. Oni też! 50 yardów! 30 yardów. Może się uda? 15 yardów! Jeszcze trochę! Jeszcze rufa... jest! przeszła!

Nikt nic nie powiedział. Cisza. Słychać było bicie własnego serca. Mgła i pot ociekały po twarzach. Gorąco mi jest. Z trudem przełknąłem ślinę. „San Juan” cicho, tak jak przyszedł — zaczął rozpływać się we mgle. Niknąć coraz bardziej, szarzeć — z daleka doszedł nas tylko ryk syreny.

DO wyciągnął „Playersy”.

— Proszę zapałki, panie kapitanie.

— Dziękuję. Niech pan da obie naprzód.

— Obie mała naprzód!

Obie śruby zatrzęsły kadłubem. Idziemy wolno naprzód. Bliżej domu, Ewy i urlopu.

W czasie obiadu słyszałem komunikat meteorologiczny przez radio w mesie: „Dziś nad Kanałem jest gęsta mgła. Widzialność zero”.

W. MILENUSZKIN

*) D. O. — dowódca okrętu.

Z cyklu: Porty i twierdze świata

HELGOLAND

Twierdza, która przestała istnieć



Południowy cypel Helgolandu wygląda jak niewielkie zgrupowanie skał.

Jeśli mielibyśmy mówić o tradycji marynarki niemieckiej, to zbyteczne byłoby sięgać do skandynawskich sag, których bohaterowie niewiele mieli wspólnego z tłustymi kupcami z Hamburga i Bremy. Wystarczy za to zapoznać się z historią najpotężniejszej rozbójniczej organizacji „Vitalienbrüder", która w XIV wieku paraliżowała wszelki handel morski na Bałtyku i Morzu Północnym.

Kiedy państwa skandynawskie rozpoczęły na Bałtyku bezwzględną kampanię, zmierzającą do całkowitego wytępienia piratów, ci przenieśli się na Helgoland. Powstała tu nowa baza resztek częściowo rozbitej floty korsarskiej, której przewodził rudobrody Klaus Stoertebecker. Trudno dziś stwierdzić, ile skandynawskich i brytyjskich statków padło ofiarą zbójeckiej szajki, która w końcu nie oszczędziła nawet rodzimej Hanzy.



Plastyczny plan Helgolandu.

Od tego czasu upłynęło pięć wieków...

Ale w ciągu tego długiego okresu, ani Niemcy, ani nawet rola Helgolandu wiele się nie zmieniła. Zmieniły się tylko sposoby walki na morzu. Początkowo naród niemiecki nie doceniał jeszcze wartości tego strategicznego i politycznego posunięcia. Rola wyspy ujawniła się dopiero w pierwszej wojnie światowej, kiedy przekonano się, że położenie geograficzne, prócz najdogodniejszego umiejscowienia bazy wypadowej przeciw Anglii, czyni z Helgolandu naturalną osłonę, dla położonych na zapleczu wybrzeży fryzyjskich, z największymi Portami Niemiec — Hamburgiem i Bremą.

Kiedyś, wyspa należała do prowincji Szlezwik - Holsztyn, w r. 1807 zajęli ją Anglicy, a w r. 1890 została ona przekazana Niemcom, drogą wymiany za Zanzibar. Helgoland posiada 0,7 km kw. powierzchni, a zamieszkiwało go normalnie ponad 2.000 ludności, którą ewakuowano przed wysadzeniem w powietrze urządzeń fortyfikacyjnych.

Tunele podziemne, wykute w skalach na wzór Gibraltaru, pochodziły jeszcze z czasów pierwszej wojny światowej. W ostatniej wojnie, zostały one znacznie rozszerzone i przebudowane, a w granitowych ścianach nadbrzeża, wybudowano potężne schrony dla okrętów podwodnych i ścigaczy torpedowych, skąd wypływały one na swe korsarskie rejsy.

Eksplozja 6.700 t. materiału wybuchowego, na wyspie Helgoland, nastąpiła 18.IV, a spowodowana została drogą radiową z okrętu wojennego HMS „Dunkirk". Mimo, że detonacja wywołała lokalne trzęsienie ziemi, wyspa Helgoland nie zniknęła z powierzchni morza, jak przewidywali niektórzy pesymiści. Zniszczone zostały całkowicie wszystkie fortyfikacje, podziemne tunele i umocnienia, sama wyspa oparła się jednak sile wybuchu, chociaż w ukształtowaniu terenu nastąpiły pewne zmiany. Ocalała całkowicie latarnia morska i domy miasteczka. Jedynie południowy cypel wyspy zamienił się w olbrzymie rumowisko gruzów i rozbitych bloków skalnych.



Podziemne tunele wykute w skałach Helgolandu.



WALKA o władztwo MÓRZ

KMDR. POR. MIESZKOWSKI S.

Od Redakcji.

Zgodnie z życzeniami wielu Czytelników rozpoczynamy w niniejszym numerze cykl odcinków, obrazujących historię walk na morzach świata, począwszy od najdawniejszych czasów, do ostatniej wojny włącznie.

Historia walk o morze nie jest tak stara jak dzieje człowieka i historia walk jego na lądzie. Fakt ten wypływa z dwu przyczyn. Pierwsza, to ścisła zależność i więź poczynań morskich z współczesnym im poziomem technicznym. Druga, to ciasny światopogląd człowieka najdawniejszych czasów, który nie wybiegał za horyzont nawet myślą. Lęk przed wielkimi nieznanymi przestrzeniami dopełniał jego stosunku do tego elementu, który później dopiero stał się ożywczym źródłem potęgi i mocy tak moralnych jak i materialnych oraz do krytycznych zmagań w dziejach ludzkości.

*

Kolebką poczynań morskich ludzkości było Morze Śródziemne. O śladach żeglugi morskiej dowiadujemy się już coś niecoś w okresie przypadającym na 3—2 tysiące lat przed narodz. Chrystusa. Odegrała już ona pewną rolę przy założeniu przez Egipt kolonii, a potem samodzielnego, stojącego na wysokim szczeblu kultury epoki brązowej, Państwa Kretańskiego ze stolicą Knossos i wpływami na Cykladach. Basen morza Egejskiego jest siedliskiem kultury Minojskiej i widownią żeglugi wiosłowej w celach handlowych i odkrywczych, oczywiście w najbardziej pierwotnym zakresie.

Lecz z gór Bałkańskich poprzez wybrzeże Greckie uderza na Kretę prężne koczownicze plemię Achajów pochodzenia Aryjskiego, miesza się częściowo z wysoką kulturą autochtonów, w dynamiźmie swym jednak osiąga wybrzeże zachodnie Małej Azji. Nieco przed tym arabo - semicki odprysk dużo wcześniejszej 3-ej wędrówki Assyro-Babilończyków, żeglarsko-kupiecki naród Fenicjan osiąga „Słupy Herkulesa" (dzisiejszy Gibraltar) święcie wierząc, że to już krawędź świata. Droga ich od wybrzeży Syryjskich jest imponująco długą. Są oni nauczycielami Greków w rzemiośle wioślarskim i szkutniczym, handlują dobrze i wytrwale, ale nie posiadają zmysłu kolonizacyjnego. Coraz to Śródziemne akwenem szeregu greckie zamieniają kulturę Minojską w Helleńską. Jest to r. ok. 1200 p. Chr. i początek epoki żelaza. Żegluga tej epoki to wytrwałe wiosłowanie wzdłuż wybrzeży, chronienie się przed sztormami do zatok i na ląd, częsta śmierć na przyboju, albo tygodniami trwające wyczekiwanie na pomyślną pogodę i dogodny wiatr.

Grecja, ukształtowana ostatecznie po zjawieniu się Dorów, wkracza we wspaniały okres swego bytu zwany „Średniowieczem Greckim" (mniej-więcej do 500 r. p. Chr.). Są oni świetnymi kolonizatorami. W szybkim tempie zakładają szereg miast i kolonii rozłożonych na tak dogodnych do budownictwa przystani, wybrzeżach Małej Azji, Półwyspu Bałkańskiego, Apenińskiego i Iberyjskiego, wybrzeża Afrykańskie pozostawiając kolonizacji fenickiej. Sycylia jest kolonizowana przez oba narody jednocześnie, pomimo bezpośredniego sąsiedztwa fenickiej Kartaginy. Najważniejsze z miast greckich to: Efez, Milet, Capua, Tarent, Kroton, Syrakuzy i Masalia (Marsylia) ale było ich kilkakrotnie więcej.

W tym czasie okręt, z małej sterowanej wiosłem łodzi wiosłowej, przeradza się w swym rozwoju w dużą podobną do dzisiejszej krypy galerę albo monerę. Długość jego osiąga 20—30 m, a potrzeba coraz to silniejszego napędu mnoży mu ilość rzędów wioseł z jednego w galerze, do dwu w biremie albo dierze, trzech w tryremie albo „trierze", wreszcie pięciu w „pentremie".

Od połowy pierwszego tysiąclecia przed narodzeniem Chrystusa staje się Morze Śródziemne akwanem szeregu rozstrzygających wielkich walk morskich. Najkrytyczniejszą z nich i kształtującą niewątpliwie oblicze losów przyszłej Europy to wielka bitwa morska pod Salaminą (480 r. po Chr.) stoczona zwycięsko na śmierć i życie przez Greków ze zjednoczoną potęgą perską Kserksesa. Obronna bitwa Europy przed zalewem Azji. W klęsce niezorganizowanych na morzu Persów ginie ich admirał Ariabignes. Ateńczyk Arystydes jest obrońcą Europy.

Z kolei zabłysnęła gwiazda, na razie kontynentalnej, potęgi Aleksandra Macedońskiego, rojącego w swym pochodzie wielki sen o światowym imperium, które miało być stworzone poprzez, bardzo nowocześnie zaprojektowane, mocarstwo morskie. Przedwczesna śmierć wielkiego zdobywcy przerywa te projekty. Na gruzach rozpadłej jego monarchii pozostaje między innymi kontynentalna Sparta oraz morskie Ateny toczące między sobą długotrwałe walki. Wreszcie Ateny zwyciężają i na dwieście lat biorą prymat w tej części Morza Śródziemnego w swe ręce.

Ciągle rozrastający się Rzym dochodzi z kolei do coraz to większej potęgi. Podbija i wciela miasta greckie, pomijając na razie specyficzny rozrost handlowej Kartaginy i jej miast. Wreszcie jednak dochodzi do starcia również i z Kartaginą. To bardzo bogate i wpływowe miasto potrafi bronić się przez 62 lata przeciwko potężnemu Rzymowi dzięki swej świetnie wyszkolonej morsko flocie oraz pieniądzom, za które zyskuje sprzymierzonych. Cykl trzech wojen Rzymsko-Kartagińskich zwie się Wojnami Punickimi i wydaje geniusza taktyki lądowej Hannibala, który zaatakował Rzym poprzez półwysep Iberyjski. Bitwy morskie tych wojen to Mylae i Eknomos. W wyniku tych walk Kartagina zdolna była przedłużać nierówną walkę, lecz około 200 r. p. Chr. musi ulec kontynentalnej potędze Rzymu. Scipio Afrykański mści się za tyloletnią obronę — każe zaorać miejsce gdzie stało wspaniałe miasto.

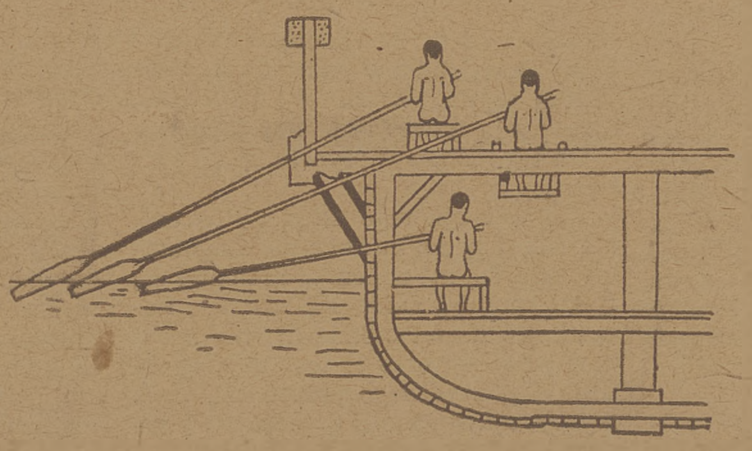
U schyłku ostatniego wieku przed Chrystusem w r. 31 p. Chr. stoczona zostaje jeszcze jedna wielka bitwa starożytnych dziejów M. Śródziemnego. Walczy tu Rzym z Oksidentem pod Aktium (na południe od Korfu). Rzymski Agryppa odnosi, początkowo nie zapowiadające się zwycięstwo, dzięki zdradzie Kleopatry. Jego przeciwnik Antoniusz uchodzi wraz z królową Egiptu do jej ojczyzny opuszczając pole walki. Romantyczna para ginie, gdy na ziemię egipską wstępuje zwycięski władca Rzymu Oktawian.

Koniec dziejów starożytnych zastaje pełne władztwo Rzymu w basenie Morza Śródziemnego.

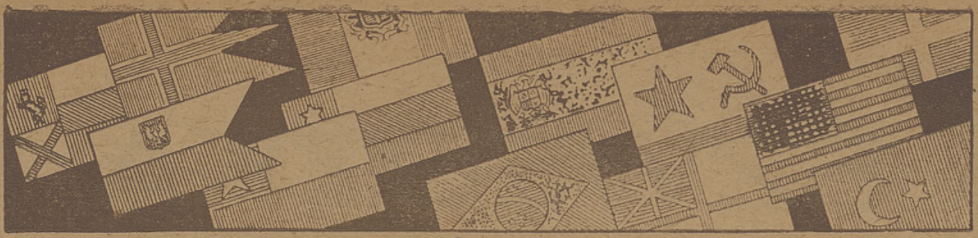
*

Taktyka walki okrętów wiosłowych polegała na dążeniu do wzajemnego taranowania się specjalnie na ten cel wzmocnionym dziobem czyli taranem lub ostrogą, łamaniu wioseł przeciwnika kadłubem w celu odebrania mu najważniejszych elementów okrętu jakimi są szybkość i zwrotność, wreszcie dążności do szczepienia się ze słabszym przeciwnikiem dla uskutecznienia abordażu i stoczenia ostatecznej walki wręcz. Pewni swych legionów Rzymianie wymyślili i szeroko zastosowali rodzaj spuszczanych na burtę przeciwnika mostów zwanych „manus ferrata" dla tym szybszego abordażu. Zastosowali też katapulty pokładowe.

Istnieje pewna analogia między sposobem walki morskiej w starożytności, a taktyką pierwszych okrętów pancernych z prymitywnym napędem parowym, w osiemnaście wieków później. Analogia ta wynika ze źródła pochodzenia energii napędowej. Tu i tam jest nim środek okrętu (wiosła lub maszyny) a nie wiatr — czynnik zewnętrzny zmieniający taktykę żaglowców. (d. c. n)



Tryrema — rozmieszczenie wioślarzy jednej burty.



MORSKA KRONIKA ZAGRANICZNA

• **W Nantes odnaleziono wrak ukończonego tuż przed wojną niszczyciela** „L'Entreprenant" (994 ton, 4—100 mm), co do którego losu brak było pewnych danych. Okręt zatonął na skutek zbombardowania przez lotnictwo.

•

• **Rząd republiki San Domingo** zakupił w Kanadzie fregatę „Carlplace" i korwetę „Lachute". Pod nowymi nazwami „Presidente Trujillo" i „Colon" stanowią one obecnie trzon młodej marynarki.

•

• **Flota wojenna Chin** rośnie ustawicznie. Rząd USA przekazał ostatnio Chinom 2 niszczyciele eskortowe „Wyffels" i „Decker", trawlery „Logis", „Lucid" „Magnet", „Mainstay", patrolowce „PCE 867" i „PCE 869" oraz tankowiec „Maumee" (14.500 t.) Z resztek floty japońskiej otrzymały Chiny dwie kanonierki „Uji" (540 t.) i „Ataka" (725 t.) oraz 2 okręty strażnicze.

•

Czy manewry floty włoskiej? Wg. gazety rzymskiej „Republika" w najbliższym czasie odbędą się manewry floty włoskiej, które będą nosić charakter „Corocznych ćwiczeń", jakie regularnie odbywała flota włoska do roku 1940.

•

• **Ustalono ostatecznie, że okręt podwodny „Pesagé"** (1931 — 1.379/2.060 t. co do którego losu brak było pewnych danych został zniszczony w marcu 1945 na wodach Indochin na skutek zbombardowania.

•

• **Lotniskowiec „Ranger"** (1933) — 14500 t. został skreślony z listy floty. Ta stosunkowo niezbyt stara jednostka stała się zbędną z powodu nadmiaru nowoczesnych lotniskowców posiadanych przez USA. „Ranger" był swego czasu ogłoszony przez Niemców z wielkim rozgłosem za zatopiony przez okręt podwodny, którego dowódca otrzymał wysokie odznaczenie.

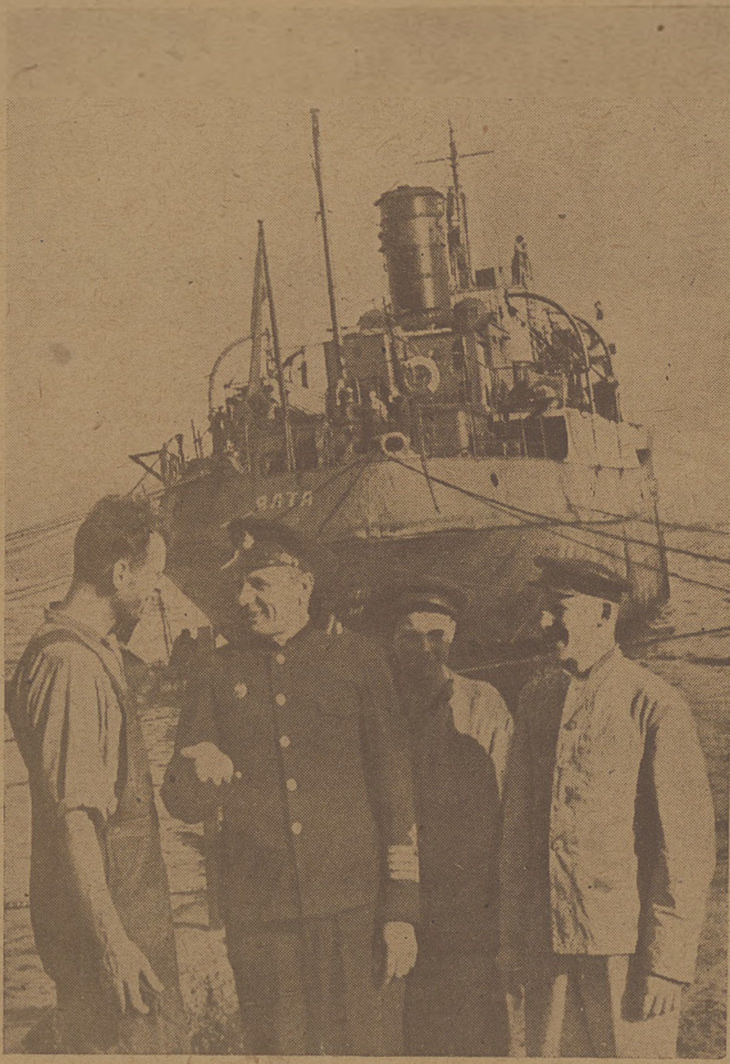
•

• **Meksyk powiększył swą flotę** o zakupione w Stanach Zjedn. 3 ścigacze „NrNr. 1466, 1469, 1471", które otrzymały nazwy „CS 11—13". Są to jednostki o drewnianych kadłubach i wyporności około 100 ton.

•

• **W skład jedostek pomocniczych brytyjskiej floty woj.** weszło ostatnio 5 tankowców: „Wave Baron", „W. Chief", „W. Knight", „W. Premier" i „W. Laird" (8000 BRT każdy) które mają zastąpić przestarzałe jednostki typu „Orangeleaf" i „War Atridi".

Radziecki tankowiec „Jałta" od pierwszych dni wojny brał czynny udział w operacjach na Morzu Czarnym, podwożąc materiały pędne okrętom będącym w akcji. Załoga jego niejednokrotnie zaglądała śmierci w oczy. W 1942 roku tankowiec został zatopiony, wkrótce potem jednak został wydobyty i



rozpoczął dalszą służbę. W roku bieżącym „Jałta" została całkowicie odremontowana i obecnie oddaje swoje usługi dla celów gospodarki pokojowej. Na zdjęciu: **kapitan tankowca Jesipienko rozmawia ze swoją załogą przed wyruszeniem w swój normalny rejs.**

Czy wiecie, że...

... choć w Wielkiej Brytanii mieszkało przed wojną zaledwie 2,5% ogólnej cyfry mieszkańców ziemi, udział jej w tonażu światowym wynosił prawie 30%, zaś udział w handlu światowym 13,5%. Udział Polski w tonażu światowym wynosił 0,01%, czyli był dziesięciokrotnie mniejszy w porównaniu z procentowym stosunkiem liczby mieszkańców Polski do liczby mieszkańców świata. Cyfry te mówią same za siebie.

... w Brytyjskiej Marynarce Wojennej jest około 100 sygnałów trąbką, które mają różne znaczenie na okręcie i na lądzie.

...Siła sztormowych fal na Bałtyku odpowiada ciśnieniu 10.000 kg na 1 m². Taki napór wody wytrzymać muszą betonowe falochrony, osłaniające przed zniszczeniem brzeg morski, lub zamykające obszar awanportu. Na morzu Północnym siła fal sięga często do 15 ton na 1 m², w Zatoce Biskajskiej dochodzi nawet do 18 ton.

... przy zastosowaniu ciśnienia 600 000 atmosfer na powierzchnię wody, objętość jej zmniejsza się o połowę i nabiera właściwości ciała stałego, tworząc tzw. ciężką wodę, konieczną przy badaniach atomowych.

• **Wenezuela pertraktuje ostatnio z rządem Kanadyjskim** o nabycie 6 fregat, które zamierza się przystosować do celów handlowych. Nabyte w ubiegłym roku 3 fregaty „Victoria", „Constitucion" i „Federacion" zostały już „spacyfikowane" z pomyślnym rezultatem.

•

• **Francuska admiralicja** powzięła ostateczną decyzję zaniechania dalszych robót przy nieukończonym niszczycielu „Aventurier" (1.772 t.). Była to ostatnia jednostka z 12 typu „Le Hardi". Udana ta seria była nadzwyczaj feralną. Wszystkie okręty zostały zniszczone w Tulonie, bądź nieukończone w dokach.

•

✱ **Nowe tureckie poławiacze min.** Marynarka turecka powiększyła się o 5 poławiaczy min, przejętych z marynarki australijskiej. Otrzymały one nazwy „Alunya" (ex Broome), „Amasra" (ex Pine), „Antalya" (ex Geraldton), „Ayancik" (ex Launceston) i „Ayaralik" (ex Gawler). Są to 560-tonowe jednostki o szybkości 15 węzłów. W czasie wojny zostało wybudowanych ogółem 60 jednostek tego typu, z czego 4 zostały przekazane flocie indyjskiej, a 8 holenderskiej.

•

✱ **Jakie statki niemieckie przypadły w udziale Anglii.** Udział Wielkiej Brytanii przy podziale poniemieckiej floty handlowej wyraża się cyfrą 345.000 ton. Składają się na nią: największy statek wielorybniczy świata i zarazem pływająca przetwórnia tranu „Unitas" o pojemności 22.000 ton, siedem średniej wielkości transatlantyków z których najwartościowszy „Poczdam" o pojemn. 17,500, rozwija szybkość 22 węzłów, trzynaście większych jednostek o tonażu od 5 — 10.000 ton i szereg mniejszych statków. Nabytek ten znacznie wzmocnił osłabioną flotę handlową Anglii przede wszystkim pod względem jakościowym.

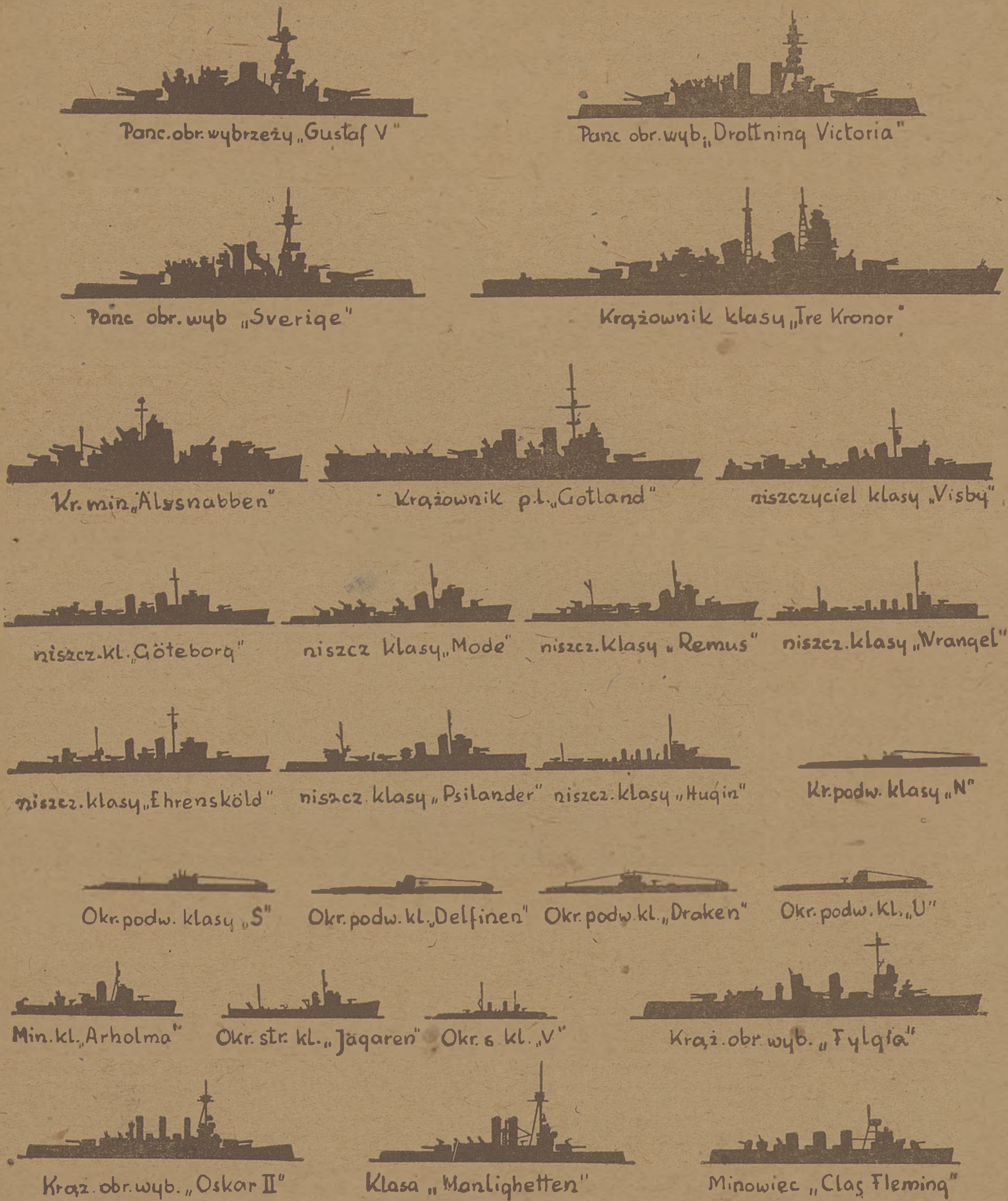
•

✱ **Holenderska marynarka handlowa osiągnie 2,150 tys. ton.** W związku z zakupami z demobilu amerykańskiego, w wysokości 400.000 ton, jakie poczyniła Holandia w USA tonaż holenderskiej marynarki handlowej osiągnie 2.150.000 ton, co będzie się równać 75% stanu z 1939 roku.

•

✱ **3 państwa posiadają wspólną flotę handlową.** Trzy państwa Wenezuela, Kolumbia i Ekwador postanowiły utworzyć wspólną flotę handlową. Projektowane jest zbudowanie dużego portu dla jednostek pełnomorskich w Concha w Wenezueli.

FLOTA SZWEDZKA



Skala sylwetek 1: 2000

UWAGA! W następnym numerze zamieścimy obszerny artykuł na temat szwedzkiej marynarki wojennej.

Morskie nowości TECHNICZNE

Holownik o napędzie rakietowym. W USA opracowano plany, na podstawie których holowniki rzeczne będą mogły poruszać się za pomocą urządzeń rakietowych, podobnych w konstrukcji do maszynerii bomb-robotów.

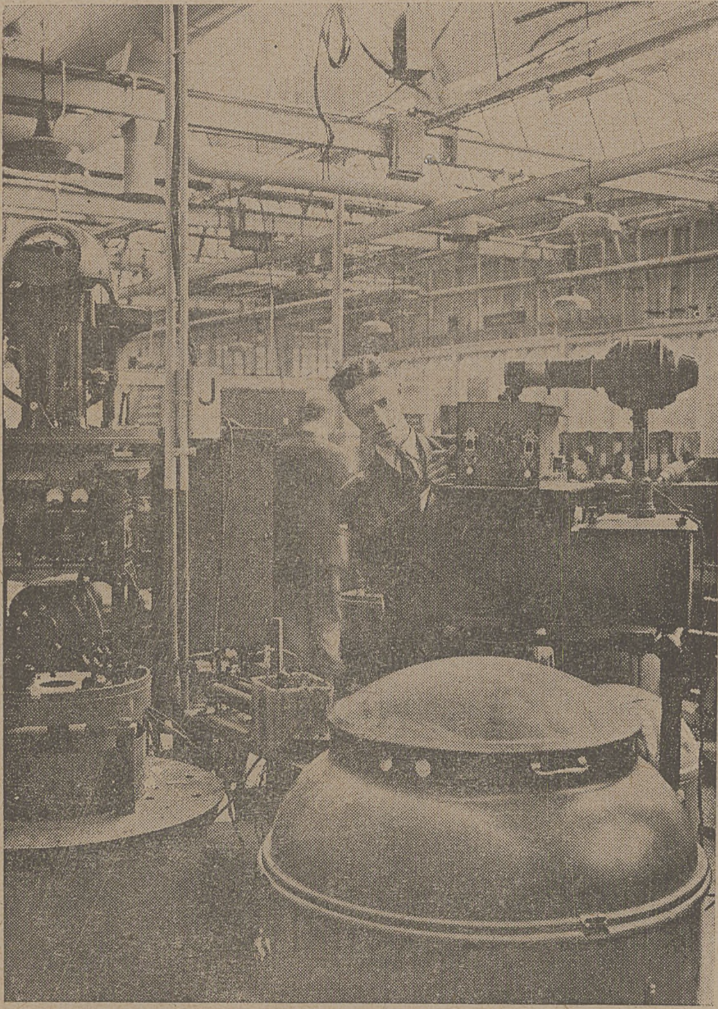
Tego rodzaju napęd, by był praktyczny dla lekkich jednostek, gdyż po wyeliminowaniu ciężkich maszyn, holowniki takie mogłyby pracować nawet na stosunkowo płytkich wodach.

Nowa kontrukcja urządzeń przeładunkowych na statku. Czasopismo „Shipping World" doniosło o nowej oryginalnej konstrukcji przeładunkowej, jaką ustawiono na statku „Batawia III".

Urządzenie to polega na tym, że wokół każdego z dwóch masztów, rozmieszczonych między ładowniami na wspólnej płycie obrotowej, zmontowano trzy windy, z których każda może pracować osobno, niezależnie od innych. Przy pomocy napędu elektrycznego, płyta obraca się wokół masztu, a zmontowane na niej windy zajmują różne położenie wobec luk i burt.

Manewrowanie windami nie przedstawia żadnych trudności i nie wymaga do obsługi robotników o wysokich kwalifikacjach.

Składany aparat do filtrowania wody. W czasie wojny przez marynarkę i armię amerykańską używany był w wielkich ilościach składany aparat do filtrowania wody. Aparat ten może być zastosowany w cysternach z słodką wodą lub włączony do pompy ssącej, nabierającej wodę z rzeki. Przez zastosowanie aparatu woda zostaje oczyszczona także od niektórych mikroorganizmów. Aparat może zostać złożony w bardzo szybkim czasie.



W zakładach Sperry Gyroscope Company przeprowadza się drobiazgowe badania żyrokompasów przed oddaniem ich do użytku.

Rodzaje okrętów wojennych

(na podstawie pracy kmdr. por. A. Reymana)

4) KRĄŻOWNIK (KR) — okręt średni lub także większy (od 3.000 do 10.000 ton i ponad wyporności) słabiej opancerzony i lżej uzbrojony, ale za to bardziej szybki (nowoczesny rozwija ponad 30 węzłów). Krążowniki dzielą się na: ciężkie i lekkie, w zależności albo od tonażu (wyporności) albo też od kalibru posiadanych dział. Stany Zjednoczone Ameryki nazywają krążownikami ciężkimi — niezależnie od ich wielkości — krążowniki uzbrojone w działa 8-mio calowe, natomiast lekkimi — krążowniki wypierające nawet 10.000 t, ale uzbrojone w działa 6-cio calowe. Japonia dzieliła swoje krążowniki na: 1-szej i 2-giej klasy — też w zależności od kalibru dział.

4c) KRĄŻOWNIK-LOTNICZY — Krążownik szwedzki „Gotland" o wyporności 4,775 t, spuszczony na wodę w r. 1933. Zaopatrzony w 8 samolotów (może pomieścić 11), każdy na specjalnym wózku, posiadającym własny silnik dla doprowadzenia samolotu do wyrzutni, z której dzięki takiemu urządzeniu — samoloty mogą być wyrzucane w odstępach 2-wu minutowych. Główne uzbr. art. 6 dział 6-cio calowych. Szybkość 28 węzłów.

4d) KRĄŻOWNIK PRZECIWLOTNICZY — Wspomniany krążownik „Gotland" oraz szereg innych (naprz. bryt. klasy „Caledon") zostały przezbrojone na krążowniki przeciwlotnicze. Na krążowniku tego rodzaju artylerię główną stanowią działa przeciwlotnicze cięższego kalibru. Zwykle wchodzi on w skład zespołu operacyjnego, który ma do wykonania zadanie specjalne na obszarze gdzie żywsza aktywność lotnicza nieprzyjaciela może być oczekiwana.
Tego rodzaju okręt mniejszy i słabiej uzbrojony nazywa się wprost okręt przeciwlotniczy — patrz także 13. pomocniczy okręt p. lotn.

4e) KRĄŻOWNIK MINOWY — krążownik przystosowany do stawiania min, posiadający specjalne pomieszczenia na większą ilość min (naprz. bryt „Adventure" 6.740 wyp. zabiera 340 min) Anglicy nazywają go „Krążownik - stawiacz min".
Uwaga: Patrz także 12 krążownik pomocniczy.

5) KONTRTORPEDOWIEC (KT) NISZCZYCIEL — okręt lekki, wypierający 800 do 2.900 ton, nieopancerzony, o średnim i lekkim uzbrojeniu artyleryjskim oraz torpedowym i o bardzo dużej szybkości (sięgającej nawet 40 węzłów i więcej).

5a) PRZODOWNIK FLOTYLLI KT — niszczyciel na którym znajduje się dca zespołu KT wraz ze swym sztabem.

5b) TORPEDOWIEC — prototyp dzisiejszego niszczyciela, lecz od niego znacznie mniejszy poniżej 800 ton wyporności; posiada jako uzbrojenie główne — torpedy oraz art. małego kalibru.

6) OKRĘT PODWODNY (O. P.) — okręt zbudowany do pływania na wodzie i do zanurzania się oraz do przebywania pod wodą; w tym celu wyposażony jest w zbiorniki balastowe — wypełniane, dla zanurzania się, wodą — i silniki elektryczne (prócz silników Diesla) dla poruszania się pod wodą. Jego głównym uzbrojeniem są torpedy, które może wypuszczać również w stanie zanurzonym; ponadto działa lekkie i przeciwlotnicze.

6a) PODWODNY STAWIACZ MIN (OKRĘT PODWODNY MINOWY); 6b) OKRĘT PODWODNY KRĄŻOWNICZY — może być specjalnie przystosowany do stawiania min w stanie zanurzonym i posiadać wewnątrz kadłuba pomieszczenia dla większej ilości min, i wówczas — dla podkreślenia tego — nazywamy go podwodnym stawiaczem min w odróżnieniu od zwykłego, którego nazywamy czasem okrętem podwodnym krążowniczym.

6c) OKRĘT PODWODNY OCEANICZNY — Okręty podwodne dzielą się w zależności od zasięgu ich działania na: oceaniczne, dalekomorskie, przybrzeżne i miniaturowe.

6d) OKRĘT PODWODNY DALEKOMORSKI — Wyporność i szybkość okrętu podwodnego podawane są dwoma cyframi: wyporność nadwodna — cyfra mniejsza; wyporność podwodna — cyfra większa; szybkość nadwodna — cyfra większa; szybkość podwodna — cyfra mniejsza.

(Ciąg dalszy w numerze następnym)

SKRZYNKA POCZTOWA

Holler E. Wrocław. ORP Kujawiak należał do klasy „Hunt" typ „Blankney" i nosił angielską nazwę HMS „Oackley". Budowę tego okrętu ukończono w 1942 r. na stoczni Vickers Armstrong. Był bliźniaczym okrętem HMS Middleton. Charakterystyka tego typu jest następująca: wyporność 1025 ton (1490 ton przy pełnym załadowaniu) 6 dział plotn. 4 calowych w 3 maskach, 2 działka plotn. 20 mm. Wyrzutni torpedowych nie posiadał. Turbiny Pearsona o mocy 19 000 HP, szybkość 27 węzłów. ORP „Orkan" (ex „Myrmidon") miał 1920 ton. Niszczyciele o które pytacie. to „Euro" i „Borea". „Euro" należy do klasy „Turbine" — 1092 ton. Natomiast „Borea" został zniszczony, lecz daty zatonięcia nie udało się dotychczas ustalić.

Zarecki J. Poznań. Sprawa s/s „Berlin" jest w trakcie badań, lecz komisja nie ogłosiła jeszcze wyników. Możliwości podniesienia naszych jednostek, zatopionych w czasie wojny u naszych brzegów istnieją. lecz nie opłacają się. ORP „Grom" prawdopodobnie nie będzie wydobyty. W sprawie powrotu naszych jednostek z Wielkiej Brytanii toczą się obecnie pertraktacje. Odnośnie Kalendarza zwróćcie się do GZPW Wojska Polskiego. Warszawa, ul. Królewska 2.

Kucharski T. Żyrardów. Żądane numery wysłaliśmy. Warunki znajdziecie w 15 numerze MP.

Stanisławski A. T. Wałbrzych. Belgia nie posiadała dotychczas floty wojennej niemal wcale. Jedynymi reprezentantami belgijskiej marynarki wojennej są dwa torpedowce: „Wielingen" i „Westdiep" po 230 ton wyporności, rok budowy 1915, oraz statek szkolny „Mercator" 770 BRT. Flota holenderska rozporządza w tej chwili tonażem 58404 t. podczas gdy przed wojną dysponowała 82650 ton i budowała 26000 ton. Straty Holandii w ostatniej wojnie wynoszą 71046 ton. Dane dotyczące stanu marynarki norweskiej zamieściliśmy w 15 numerze naszego pisma.

Skiba L. Brolin. Do Państw. Szkoły Morskiej przyjmuje się kandydatów z ukończonym 18 rokiem życia. Kapitan statku „Borysław" nie pochodzi z Borysławia.

„Przyszły marynarz" — Gdańsk, Goździkowski M. Nowogródek, „Rybak" Częstochowa, Zakrzewski J. Lublin Kołacz B. Będzin. Warunki przyjęcia do Oficerskiej Szkoły Mar. Woj. podamy wkrótce.

Gelewski T. Szczecin. Podane w 12 numerze „MP" zdjęcie ciężkiego krążownika „Maksym Gorkij", nie przedstawia, jak sądzicie krążownika „Kirowa", który nota bene należy do tej samej klasy. Jesteście w błędzie, uważając, że „Maksym Gorkij", to poniemiecki „Nuernberg". Zdjęcie okrętu podwodnego w 14 n-rze „MP" przedstawia angielski okręt podwodny klasy „Tryumph" (1090 ton, rok budowy 1938).

Wojtala R. Częstochowa. Porozumcie się z redakcją „Żeglarza", Gdynia, Al. Zjednoczenia nr. 3, PCWM.

Rataszewski M. Szamotuły. Żądane numery możecie otrzymać po przekazaniu na k-to PKO Gdynia XI-4130 kwoty 85 złotych.

Jacoszek St. Warszawa — Praga. Dotychczas nasze stocznie nowych jachtów nie budują a jedynie przeprowadzają remonty.

Boisse Z. Wrocław. Polska Misja Morska bawi obecnie w Anglii, gdzie ustala się terminy przekazania poszczególnych jednostek.

Nowakówna I. Gliwice. Uwaga odnośnie złego kolportażu „MP" zupełnie słuszna. Niestety jest to wyłączna wina Spółdz. „Czytelnik", która nie dostarcza naszego pisma do szeregu punktów na terenie całego kraju. W sprawie tej interweniowaliśmy już kilkakrotnie, jak dotychczas bezowocnie. W najbliższym czasie interwencję ponowimy. Regularną dostawę „MP" może zapewnić tylko prenumerata. Na pozostałe pytania odpowiadamy listownie.

Węgiarz R. Bielsko. Egzaminy do PSM odbędą się w Gdyni. Szkoła jungów mieści się w gmachu PCWM i szkoli młodszych marynarzy dla naszej marynarki handlowej. Skomunikujcie się z kierownictwem. Z nadesłanego materiału nie skorzystamy.

Dobrowolski W. Poznań. W ostatnim numerze „MP" znajdziecie artykuł dyskusyjny na temat naszego słownictwa morskiego. „MP" nie używa już terminu „kontrtorpedowiec" lecz „niszczyciel".

J. J. Kraków. Przejrzyjcie 17 numer „MP" — „Za burtą".

Handtke R. Łódź. Jednostki klasy „Washington" posiadają nast. charakterystykę: 9 dział 40,6 cm, 12 — 12,7 cm. 8 — 12,7 cm, plotn. w wieżach po 2, 16 — 4 cm plotn. 20 KM plotn. 2 katapulty i 4 samoloty. Klasa „Tirpitz" posiadała: 45000 ton. 8 dział — 380 mm, 12 Z 150 mm, 16 — 105 mm i 14 — 37 mm; 2 katapulty i 4 samoloty. Rok budowy 1939/40. „Tirpitz" został zatopiony we Fiordzie Tromsö 12 listopada 1944 r. Żądane numery wysłaliśmy.

Jan Stefan Poznań. Kuter przywozi z dziennego połowu od 1000—1500 kg. ryby. Lugry przebywają dłuższy czas na morzu, od 3—5 tygodni, i łowią śledzie. Z rejsu przywożą ok. 600 beczek solonego śledzia. Najnowsze jednostki mogą przywieźć nawet do 1400 beczek.

Bukowski M. Sopot. Dane, o które Wam chodzi, podawaliśmy już w różnych artykułach i będziemy je nadal podawali przy omawianiu działalności naszej Marynarki Wojennej w ubiegłej wojnie.

Kołodziejczyk, Nowy Sącz. Adres Wasz przekazaliśmy administracji „Przeglądu Morskiego". Podajemy również adres „Jugoslovenskiego mornara": Politicko odjeljenie JRM — Dom Jugoslovenske ratne mornarice Beograd, Jugoslavia.

Freda J. Poznań. Zatrzymujemy do wykorzystania.

Kacprowski K. Sierpc, Fijas J. Pruszków. Na razie jesteście za młodzi. Radzimy Wam najpierw ukończyć szkołę.

Iza, Gdynia. Wiersze zamieszczamy tylko w wyjątkowych wypadkach.

Inni piszą:

Na łamach wielkiego dziennika amerykańskiego „New York Herald Tribune" ukazał się artykuł redaktora T. Mende, który z okazji przybycia M/S „Batory" do U. S. A. zamieszcza następujące uwagi:

„Po zaszczytnej służbie wojennej — jako sojuszniczy transportowiec polski, 14.000 tonowy luksusowy „Batory" opuścił port w Gdyni przed paroma dniami udając się w swą pierwszą powojenną podróż z Polski do Stanów Zjednoczonych. Jest to mała uroczystość, znacząca jednak nowym milowym kamieniem drogę odbudowy Polski. Jest to ponadto symbol nowej roli Polski w powojennym świecie, jako państwa morskiego o poważnych możliwościach".

Dalej znajdujemy w artykule tym interesującą ocenę nowej sytuacji Polski na morzu i dalekowzroczne przewidywania:

„Dwie polskie największe rzeki — pisze autor — Odra i Wisła, mają swe źródła w najważniejszym okręgu przemysłowym na Śląsku i obie wpadają do Bałtyku. Obie rzeki są dobrze związane siecią kanałów, łączących je z zapleczem wybrzeża bałtyckiego. Zostały opracowane ponadto plany przekopania kanałów łączących Odrę z Dunajem i Wisłę z Dnieprem. Gdy to zostanie zrealizowane, nowe wybrzeże polskie zostanie ważnym centrum wywozu nie tylko dla Europy Centralnej i Wschodniej lecz i dla Południowo-Wschodniego handlu również".

Reasumując osiągnięcia i możliwości Polski w nowej sytuacji morskiej, autor dochodzi do następującego wniosku,

„Jest to pewne, że Polska nie jest w stanie obecnie na pewien okres czasu, wykorzystać wszystkich możliwości wynikających z jej obecnej pozycji. Jest to równocześnie pewnym, że posiadanie przez Polskę tak gospodarczo ważnego wybrzeża i kontroli systemu rzecznego, łączącego wielkie i bogate okręgi przemysłowe centralnej Europy będzie miało w przyszłości daleko idące następstwa.

Biorąc pod uwagę uprzemysłowienie wschodn. i południowo—wschodnie Europy wraz z postępem jej własnego uprzemysłowienia, pozycja Polski jako kraju morskiego musi być brana pod uwagę jako nowy czynnik, który zmienia gospodarczy obraz kontynentu".

j. w.

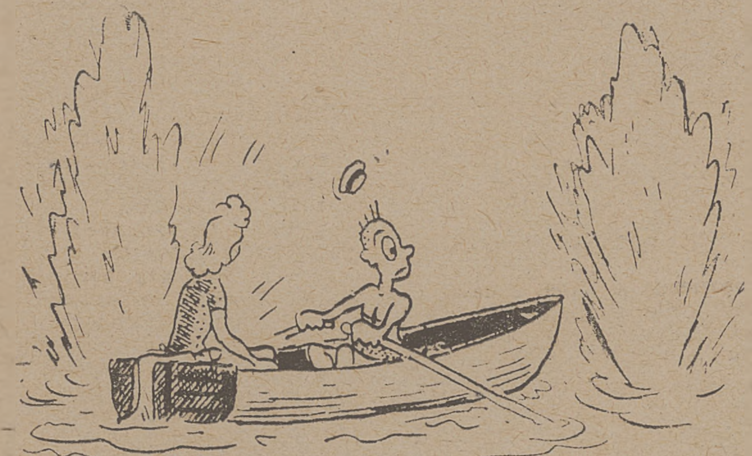
Poprzednie numery nabyć można pocztą po nadesłaniu zamówienia p/a adm., Gdynia, Św. Piotra 12

Objętość: 24 str. **Cena zł. 20.—**

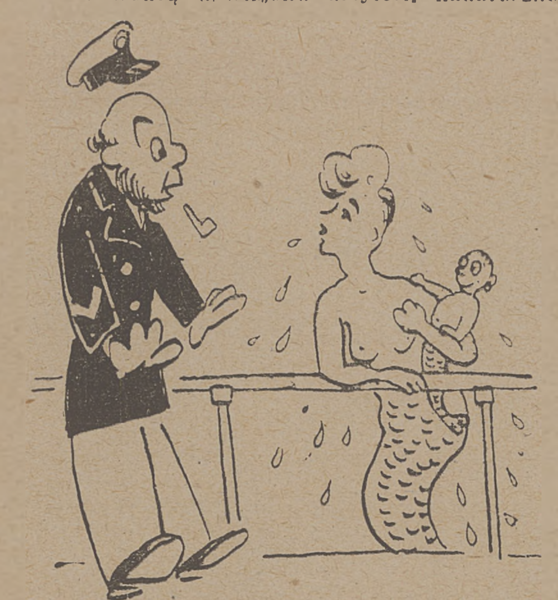
Na wesołej fali



Poławiacze perel



— Zapomniałam Ci powiedzieć, że mój mąż jest dowódcą dywizjonu artylerii nadbrzeżnej.



— Hallo Captain — czy nie zna pan nurka imieniem Bill?

SZACHY

(Redaguje: Kpt. H. Malinowski)

Tabela wyników Międzynarodowego turnieju w Warszawie.

Lp.	Uczestnicy:	Państwa:	1.	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Pkt	Miejsce
1.	Gligoric	Jugosławia		1	½	½	1	1	1	1	1	1	8	I
2	Smysłow	Z.S.R.R.	0		½	½	½	1	½	1	1	1	6	
3	Bolesławski	Z.S.R.R.	½	½		1	½	0	1	1	½	1	6	II-V
4	Pachman	Czecho-słow.	½	½	0		1	½	½	1	1	1	6	
5	Szajtar	Czecho-słow.	0	½	½	0		1	1	1	1	1	6	
6	Plater	Polska	0	0	1	½	0		1	1	1	1	5½	VI
7	Pytlakowski	Polska	0	½	0	½	0	0		1	0	½	2½	VII
8	Śliwa	Polska	0	0	0	0	0	0	0		1	1	2	VIII
9	Gadaliński	Polska	0	0	½	0	0	0	1	0		0	1½	IX-X
10	Grynfeld	Polska	0	0	0	0	0	0	½	0	1		1½	IX-X

Pierwszą nagrodę w turnieju zdobył jeden z najmłodszych uczestników — wicemistrz Jugosławii Gligoric, który pokazał piękny przebojowy styl gry i wyprzedził swych konkurentów o dwa punkty, nie przegrywając ani jednej partii. Arcymistrzowie radzieccy: Smysłow i Bolesławski przegrali nieoczekiwanie w czwartej rundzie i mimo mistrzowskiej gry w końcu turnieju nie mogli już dopędzić Gligorica. Razem z szachistami sowieckimi, drugą i piątą nagrodę podzielili Czesi Pachman i Szajtar, którzy wykazali się solidną grą i dobrą znajomością teorii.

Wyniki turnieju warszawskiego, w którym wszystkie miejsca zdobyli goście zagraniczni, nie są dla nas niespodzianką. Zastanawia nas jednak fakt, że wśród pięciu polskich mistrzów tylko jeden Plater stawił czoło zagranicznym szachistom, wygrywając u Bolesławskiego i remisując z Pachmanem. Reszta zawodników polskich zawiodła. Nad tym powinny zastanowić się nasze organizacje szachowe. Polski Związek Szachowy, który z wielkim trudem zorganizował ten ciekawy turniej nie powinien osłabiać tempa swej pracy w kierunku dalszego rozwoju szachów w Polsce.

Po zakończeniu turnieju, mistrzowie sowieccy wyjechali do Łodzi i Katowic, gdzie zagrali kilka seansów symultanowych. Ogólny rezultat seansów Smysłowa + 61 — 4 i 18 remisów. Bolesławskiego + 90 — 3 i 5 remisów.

Nagrody za rozwiązanie zadań w numerze 16 „MP" otrzymali: kpt. mar. Pierzyński i Knop Henryk — książkę dr. Jakobczyka „Doktor Marcin".

Uwaga czytelnicy!

Termin nadsyłania rozwiązań konkursu szachowego z Nr-u 17 „M. P." został przedłużony do dnia 25. V. 47.

P. o. Redaktora por. Stanisław Biskupski.

ILUSTROWAŁ bosm. pchor. S. Sierecki. Fotografie: sruan I Ukielewski F. Staszewski, M. Dobrzykowski British Official, I SIS United States Information Servi. S.I.B. — Photoservice. Film Polski, Z. Kosycarz, Milenusz kin.

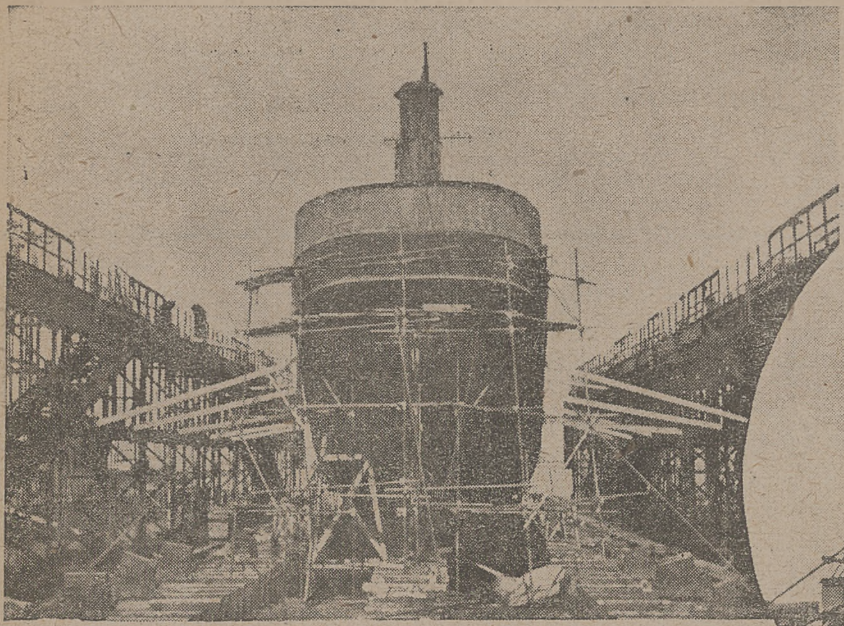
Autorzy artykułów zamieszczonych w „Marynarzu Polskim" są odpowiedzialni za wyrażone w nich poglądy.

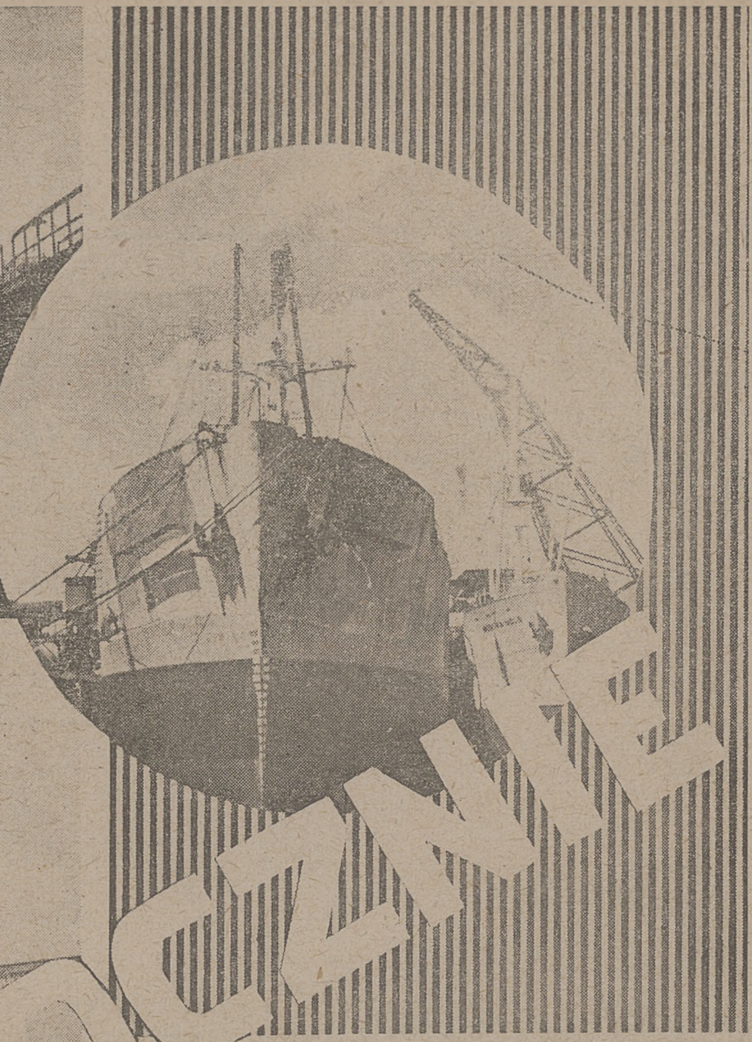
Wydawnictwo „PRASA WOJSKOWA"
Druk i ilustracje wykonano w Zakł.Graf. Wydawnictwa Mar. Woj.

Adres Redakcji i Administracji: Gdynia ul. Św. Piotra 12. **Telefony:** redakcja 273-00, administracja 221-29.
Prenumerata: z przesyłką pocztową kwartalna 100 zł, półroczna 180 zł. Zamówienia kierować do Administracji z równoczesnym przekazaniem należności pocztą, lub na konto PKO XI-4130.

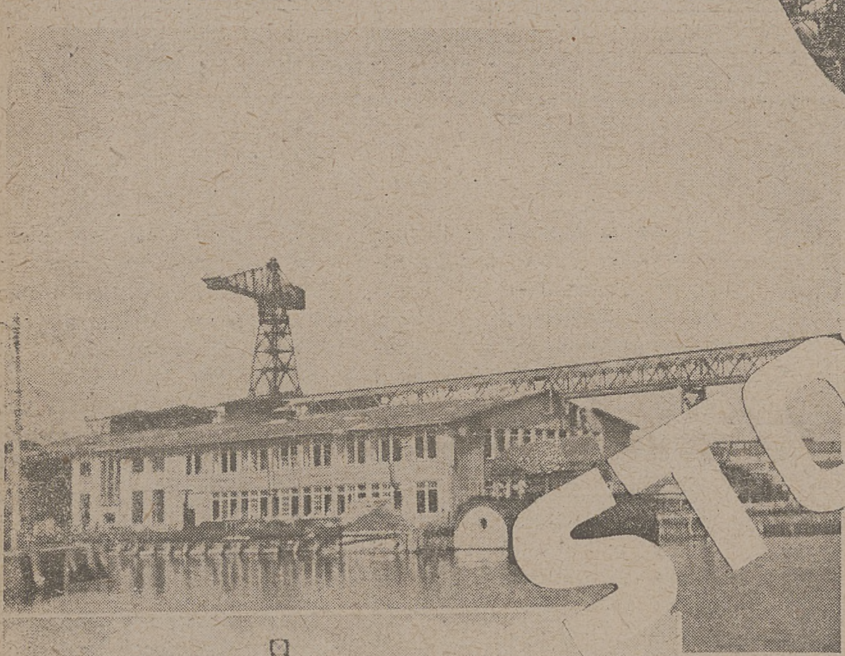
Ceny ogłoszeń: 1 mm szer. 62 mm 35,— zł.

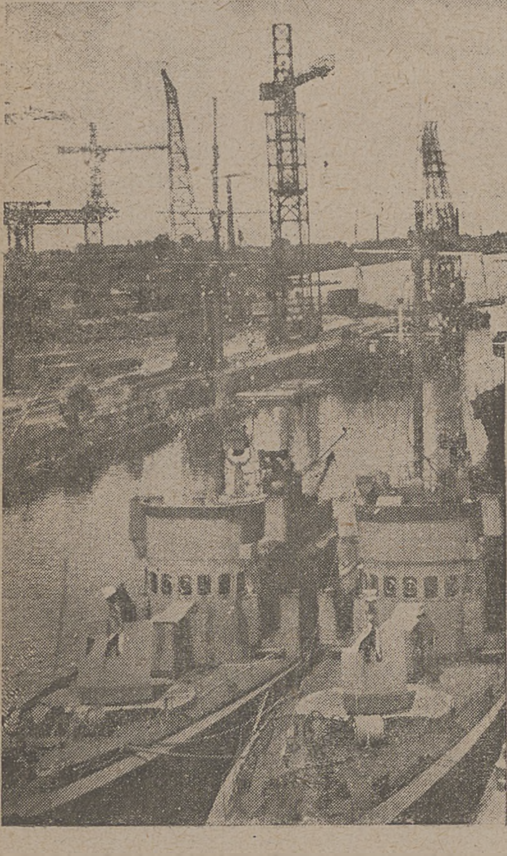
Cena egzemplarza 20 zł.

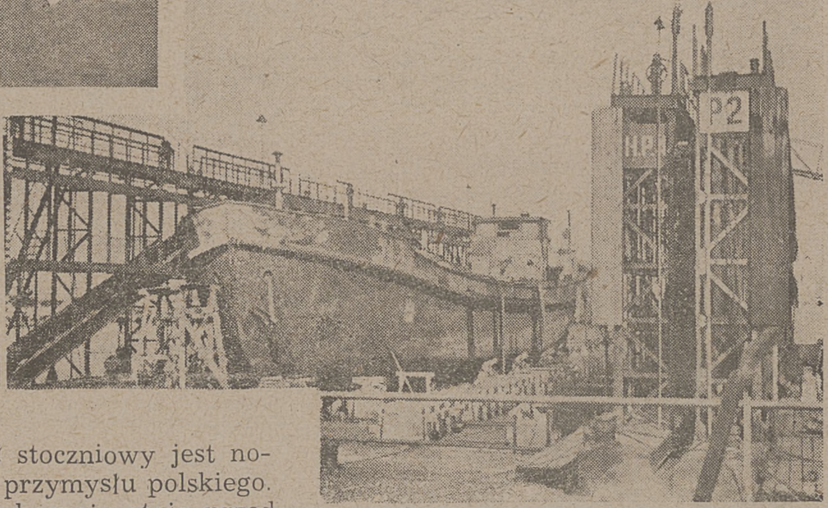




STOCZNIE









Przemysł stoczniowy jest nową gałęzią przymysłu polskiego. W chwili obecnej stoją przed nim olbrzymie zadania, dokonywania nie tylko bieżących remontów statków zawijających do naszych portów lecz również i produkcja nowego tonażu.

Trzyletni Narodowy Plan Odbudowy przewiduje dalszą rozbudowę naszych stoczni, co z kolei pozwoli na rozszerzenie produkcji i podniesienie wydajności.